

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittisessa tavoite- ja toimenpideohjelmassa on lähdeaineistoina Tilastokeskuksen julkaisemien tietojen lisäksi käytetty Ajoneuvohallintokeskuksen, Autoalan Tiedotuskeskuksen, Etelä-Suomen lääninhallituksen, Järvi-Suomen Uittoyhdistys ry:n, Länsi-Suomen lääninhallituksen, Merenkulkulaitoksen, Ratahallintokeskuksen, Suomen Kuorma-autoliitto ry:n, Suomen Tieyhdistys ry:n, Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen sekä eri ministeriöiden ja viranomaisten tuottamaa aineistoa. Lisäksi lähteinä on käytetty Hämeen, Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Satakunnan, Pirkanmaan, Keski-Suomen, Päijät-Hämeen ja Itä-Uudenmaan liittojen maakunnallisia tietoja sekä soveltuvien osin näillä alueilla toimivilta TE-keskuksilta saatua materiaalia.

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittisen tavoite- ja toimenpideohjelman sisältöä saa vapaasti lainata ja käyttää. Lisätietoja saa yhdistyksemme toimistosta ja Suomen Kuorma-autoliitto ry:n Internet-sivuilta osoitteesta www.skal.fi/jasenyhdistykset/alueyhdistykset.

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittinen tavoite- ja toimenpideohjelma tukeutuu Suomen Kuorma-autoliitto ry:n elinkeinopoliittisen työryhmän raporttiin ”Kunnon kuljetuksia suomalaisin yrittäjävoimin”, raportin perusteella laadittuun kehittämisohjelmaan ”Strategia 2010”, liiton liikenneturvallisuusohjelmaan ”Sata askelta turvalliseen kuorma-autoliikenteeseen”, kuorma-autoliikenteen ympäristöohjelmaan sekä kuorma- ja pakettiautoliikenteen energiansäästöohjelmaan vuosille 2003-2005. Näistä ohjelmista ja raporteista saa lisätietoja yhdistyksemme toimistosta.

Tuotanto: Textrans viestintä- ja mediapalvelut, Kuopio - Helsinki ja Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Hämeenlinna
Teksti: Olli Blomberg & Reijo Virtanen
Kustantaja: Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Hämeenlinna
Taitto: New Attitude Oy/Ilari Luhtavaara
Painopaikka: Painotalo Auranen Oy, Forssa

Julkaisussa käytettyjä lyhenteitä:

t = tonni
tkm = tonnikilometri
KA = kuorma-auto
KAIP = kuorma-auto ilman perävaunua
KAPP = puoliperävaunuyhdistelmä
KAPV = varsinainen perävaunuyhdistelmä
KTK = Kuorma-autojen tilauskeskus
PA = pakettiauto
SKAL = Suomen Kuorma-autoliitto ry
SSKY = Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
VT = Valtatie

Sisällysluettelo

Toimivat autokuljetukset yhteiskunnan elinehto.....	4
Toimitusjohtajan katsaus: Arvoisa lukija!.....	5
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toimintaympäristö.....	6
Yhdyskuntarakenne	6
Elinkeinorakenne	6
Tieliikenne	8
Kuljetukset	9
Luvanvarainen liikenne	12
Rautatiekuljetukset	13
Vesikuljetukset	13
Lentokuljetukset	14
Yhteenveto	14
Arvio toiminta-alueemme kuorma- ja pakettiautokuljetusten nykytilasta ja näkymistä.....	16
Vahva yrittäjähengi antaa uskoa ja voimaa tulevaisuuteen	16
Maantielikenteen merkitys ja välttämättömyys yhteiskunnalle	17
Ilman kumipyöräkuljetuksia Suomi pysähtyisi	17
Tavaraliikennealan rakenne	18
Yhteiskunnallinen vastuu.....	18
Tavoitteet ja toimenpideohjelma 2004 +	19
Infrastruktuurin ja toimintamallien kehittäminen suuria haasteita kuljetusalalle.....	19
Aihekohtaiset tavoitteet ja toimenpiteet.....	19
Kartat	
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alue/kaupungit ja kunnat.....	4
Perustienpidon toimenpiteet, Kanta-Häme	24
Perustienpidon toimenpiteet, Päijät-Häme	25
Perustienpidon toimenpiteet, Pirkanmaa	26
Taulukot	
Taulukko 1; alueen elinkeinorakenne	7
Taulukko 2; työlliset toimialan mukaan 31.12.2000	7
Taulukko 3; väestön jakautuminen toimialarakenteen mukaan, %, 31.12.2001	8
Taulukko 4; tiet pituutensa mukaan, metriä	8
Taulukko 5; tielikenteen kasvukertoimet 2002-2030 tieluokittain	9
Taulukko 6; tiekuljetukset	10
Taulukko 7; suurimpia tavaravirtoja, %/v tavaramääristä ja kuljetussuoritteesta, keskimäärin 1997-2000.....	11
Taulukko 8; Tavaraliikenneluvat 31.12.2002 Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alueella	12
Taulukko 9; Suoritteet tavaralajeittain	13
Taulukko 10; aluetilinpito/tuotanto- ja työllisyystilit Vuosi 2001	15
Liitteet	
Tilastokeskuksen noudattama tavaralajiluokitus 2002.....	27

Toimivat autokuljetukset yhteiskunnan elinehto

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry perustettiin marraskuun 15. päivänä vuonna 1951 nimellä Ammattiautoilijain Hämeen Lääninyhdistys – syntyi maamme ensimmäinen läänitasolla toimiva ammattiautoilijoiden edunvalvontayhdistys. Silloisessa Hämeen läänissä toimineet henkilö- ja tavaraliikenteenharjoittajat katsoivat tarvitsevansa oman alueensa olosuhteet tuntevan palveluorganisaation antamaan tukea kaikissa jokapäiväiseen kuljetusyrittämiseen liittyvissä asioissa ja toimissa. Autoilijat halusivat vaikuttaa esimerkiksi teiden kuntoon, liikenne- ja liikennöintiolosuhteiden yleiseen kehittymiseen sekä erilaisiin liikenne- ja elinkeinopoliittisiin seikkoihin, lähinnä omassa läänissä, mutta tietyissä asioissa myös valtakunnallisella tasolla.

Yhdistyksen yli puolivuosisataiseen historiaan mahtuu monia asioita, jotka näin jälkepäin ajatellen olisi voitu tehdä toisin, mutta jälkikäteen asioiden tarkastelu on aina helpompaa kuin sillä hetkellä, kun itse päätökset on tehtävä. Vuosien myötä lääninyhdistyksen rooli kuntaliitosten ja läänituudistuksen myötä on vaihtunut osin alueelliseksi, osin maakunnalliseksi. Nyt yhdistyksemme toimii koko sillä laajalla ja maantieteellisiltä olosuhteiltaan varsin vaihtelevalla alueella, jota Sisä-Suomeksi kutsutaan. Siihen luetaan Pirkanmaa Äetsää, Vammalaa ja Suomenniemeä lukuun ottamatta, Kanta-Häme kokonaisuudessaan sekä Päijät-Häme Orimattila ja Artjärvi pois lukien.

Yhdistyksen hallinnossa ja päättävissä elimissä toimineet ja edelleen toimivat luottamushenkilöt ja toimihenkilöt ovat tehtävissään ja päätöksissään aina olleet vastuullisia jäsenistöämme kohtaan ja nauttineet suurta arvostusta. Osoituksena siitä on sekä jäsenistöltä että sidos- ja kohderyhmiltä ynnä yhteistyökumppaneilta saatu hyvä palaute. Yrittäjien ja yritysten toimintaedellytysten parantamiseen ja turvaamiseen tähtäävä edunvalvontatyö ei todellakaan ole niitä kaikkein helpoimpia tehtäviä; vaaditaan paljon ”jalkatyötä” ja jatkuvaa yhteydenpitoa lukuisiin eri tahoihin.

Kuljetusalaa koskevien lukemattomien kansainvälisten ja kansallisten lakien, asetusten ja määräysten muuttuminen on saatettava mahdollisimman nopeasti alan yrittäjien tietoon. Sama pätee myös päinvastaisessa suunnassa. Suurelle yleisölle on voitava avoimesti välittää tietoa siitä mitä kuljetuselinkeino pitää sisällään ja kuinka välttämätön se yhteiskunnan toimivuuden kannalta on. Tiedottaminen ja kouluttaminen ovatkin nykymuotoisen alueyhdistyksen tärkeimpiä tehtäviä. Tässä mielessä yhdistyksemme on jo yli viiden vuosikymmenen ajan toiminut ja tulee vastakin jatkuvasti toimimaan tiiviissä yhteistyössä Suomen Kuorma-autoliitto ry:n kanssa. Nykyisen niin sanotun SKAL-organisaation viisiportainen järjestö- ja jäsenyysrakenne (jäsenyrittäjä/jäsenyritys – paikallisyhdistys – alueyhdistys – suoritelayhdistys – keskusjärjestö) toimii erittäin hyvin ja luo näin

meille yrittäjille ja yrityksille mahdollisuuden keskittyä varsinaiseen työhömmme.

Aika, jota elämme on verkostoitumisen ja informaatioteknologian aikaa. Kuljetusmarkkinoille syntyy entistäkin suurempia kokonaisuuksia, niin toimeksi antavalle kuin toimeen panevalle puolelle. Alati kehittyvästä langattomasta tiedonsiirrosta huolimatta kuljetustyö itsessään tehdään kuten ennenkin, eivätkä ne tahot, jotka hallitsevat tavaravirtoja, fyysisessä mielessä välttämättä enää ole kuljettamisen kanssa missään tekemisissä. Varsinaisen tekemisen eli kuljettamisen kaikkine oheistoimintoineen hoitaa edelleenkin yksittäinen ja itsenäinen kuljetusyrittäjä tai yritys.

Toisaalta ongelmaksi koetaan se, että on syntynyt liikaa erilaisia väliportaita, jotka vaativat jo muutoinkin äärimmilleen kiristetyistä tuloksesta omaan osansa. Ne heikentävät kuljetusyritysten kannattavuutta ja myös erilaiset vastuukysymykset ovat tähän liittyen herättäneet keskustelua. Valtiovallan viimeaikaisten kannanottojen perusteella muutoksia on odotettavissa.

Valtaosa maamme kuljetusalan yrittäjistä on ollut, on nyt ja on tulevaisuudessakin yhdellä, korkeintaan kahdella autolla liikennöiviä ammattiautoilijoita. Tämä jos mikä on aina merkinyt ja merkitsee jatkossakin suurta joustavuutta ja mukautumiskykyä elinkeinoelämän kulloinkin asettamia vaatimuksia ajatellen. Tätä ei sovi unohtaa maamme kilpailukyvyyn säilyttämisestä puhuttaessa.

Aika ajoin julkisessa keskustelussa nousee esille ajatus erityisesti raskaiden maantiekuljetusten siirtämisestä kokonaan tai osittain muiden kuljetusmuotojen hoidettavaksi. Tosiasia kuitenkin on, että kuljetusasiakkaat jo pitkään eri kuljetusmuotoja valitessaan ovat päätyneet kuhunkin suoritteeseen tai kuljetustehtävään parhaimmin soveltuvan vaihtoehdon hyödyntämiseen. Nykypäivän Suomessa – kuin myös muualla Euroopassa – eri kuljetusmuodot eivät siis enää kilpaile keskenään, vaan täydentävät toisiaan parhaalla mahdollisella tavalla, niin taloudellisuuteen kuin turvallisuuteen liittyvät seikat huomioiden. On selvää, ettei rautatietä voida vetää jokaiseen niemeen ja notkelmaan, eivätkä ankarat talvemme mahdollista sisävesien tai kanavien ympärivuotista käyttöä. On myös hyvä pitää mielessä, että suurin osa autolla kuljetettavista tavaralähetyksistä on auton kyydissä keskimäärin alle 50 kilometriä.

Yhdistyksemme toiminta-alue eli Sisä-Suomi muodostaa varsin vireän ja vahvasti kehittyvän talousalueen aivan teollistuneen Suomen ytimessä. Samalla ja juuri tästä johtuen alue on niin henkilö- kuin tavaraliikenteen merkittävä solmukohta, varsinkin maantie- ja rautatieliikenteen osalta. Ei siis ihme, että aluetta halkovien valtaväylien varteen on muodostunut useita logistiikkapalveluiden keskittymiä.

Mutta jotta toiminta jatkossakin olisi tuottavaa ja kannattavaa, on meidän muistettava käyttää oman alueemme tarjoamia palveluja. Kuljetusyrietykset, rautatiet ja alueemme ainoa lentokenttä ovat täällä sitä varten, että niitä käytettäisiin; ei ole mitään syytä etsiä näitä palveluja muualta Suomesta, kun ne kerran jo ovat täällä – meitä kaikkia varten.

Me Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n jäsenyrittäjät ja -yrietykset haluamme jatkossakin panostaa korkeatasoisten, taloudellisten ja turvallisten palveluiden tuottamiseen. Tämän me haluamme tehdä avoimen ja rehellisen kilpailun puitteissa mahdollisimman terveeltä yrityspohjalta toimimalla. Kuljetusyrittäjän on voitava hoitaa yhteiskunnalliset veloitteensa siinä missä muutkin vallitsevien lakien, asetusten ja määräysten mukaisesti toimimalla. Viranomaisten tehtävänä on valvoa, että näin myös

tapahtuu. Epäterve kilpailu tai turvallisuustekijöiden laiminlyönti ei kuulu vastuunsa tuntevan ja tunnustavan kuljetusyrittäjän/-yrietyksen toimintatapoihin.

Suomi ei tule toimeen ilman sujuvia maantiekuljetuksia.

Toukokuussa 2004

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Simo Räihä
Puheenjohtaja
simo.raiha@kuljetusraiha.fi

Arvoisa lukija!

Tämä Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittinen tavoite- ja toimenpideohjelma on tarkoitettu sekä sidos- ja kohderyhmiemme että jäsenistömme käyttöön. Toivomme, että julkaisu todella kuluu lukijoiden käsissä. Kaikkia julkaisun tietoja, tilastoja ja graafisia esityksiä saa vapaasti lainata ja käyttää sellaisenaan tai tausta-aineistona eri yhteyksissä.

Julkaisun sisältö on laadittu huhtikuussa 2004 käytettävissä olleen tilastollisen aineiston ja kuljetusalan järjestöpoliittisen materiaalin pohjalta. Tästä johtuen tämä elinkeinopoliittinen tavoite- ja toimenpideohjelma tullaan soveltuvien väliajoin päivittämään vastaamaan muuttuneita olosuhteita.

Haluan tässä yhteydessä osoittaa kiitokset toimittaja Olli Blombergille tämän ohjelman tekstiosuuden laadinnasta ja aineiston koostamisesta. Kiitoksen sanat kuuluvat myös Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:lle ja sen toimitusjohtajalle Tero

Siitoselle sekä SKAL Itä-Suomi ry:lle ja sen toiminnanjohtajalle Kari Palojarvelle siitä, että olemme saaneet soveltaa heidän luomaansa perusmallia tämän ohjelman sisällöllisessä muotoilussa.

Erityiskiitokset menevät Tilastokeskuksen ammattilaisille Sami Lahtiselle ja Erkki Niemelle. Heiltä saatu pyyteetön apu mahdollisti tämän ohjelman tilasto-osuuden asianmukaisen laatimisen.

Tätä julkaisua on korvauksetta saatavana yhdistyksemme toimistosta.

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Reijo Virtanen
Toimitusjohtaja
reijo.virtanen@skal.fi

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toimintaympäristö

Yhdyskuntarakenne

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alue käsittää laajan, maantieteellisiltä olosuhteiltaan varsin vaihtelevan, kahden eri lääniin ulottuvan alueen, jota yleisesti kutsutaan Sisä-Suomeksi. Alue kattaa käytännössä Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Pirkanmaan maakunnat, joista ensin mainittu kuuluu Länsi-Suomen lääniin ja kaksi jälkimmäistä Etelä-Suomen lääniin. Kahden läänin alueella toimimisesta johtuen eräiden tilastollisten tietojen vertailukelpoiseksi saattaminen Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alueen osalta on



Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alue

sangen vaikeaa. Tilastollisia lisäongelmia aiheuttaa se, että eräät Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen kunnat eivät kuulu yhdistyksen toiminta-alueeseen.

Mainittujen kolmen maakunnan bruttopinta-ala on 26 249 km², josta vesialuetta on 3 658 km². Maapinta-ala Kanta-Hämeessä on 5 187, Päijät-Hämeessä 5 133 ja Pirkanmaalla 12 271 km². Vesipinta-ala on Kanta-Hämeessä 513, Päijät-Hämeessä 1 125 ja Pirkanmaalla 2 020 km².

Vuoden 2005 alusta Punkalaitumen kunta siirtyy Satakunnan maakunnasta Pirkanmaan maakuntaan, jolloin Pirkanmaa saa uutta maapinta-ala 363 ja vesipinta-ala noin 5 km².

Kanta-Hämeessä on 16, Päijät-Hämeessä 12 ja Pirkanmaalla 33 kuntaa; kaupungit mukaan lukien maakuntien alueella on yhteensä siis 61 kuntaa. Osa on puhtaasti maatalousvaltaisia ja osa hyvin pitkälle teollistuneita; osassa taas elinkeinolämätukeutuu eri suhtein niin maatalouteen, palvelualoihin kuin teollisuuteen.

Punkalaitumen kunta ei siirron jälkeen tule kuulumaan yhdistyksen toiminta-alueeseen, kuten eivät ennestäänkään ole kuuluneet Päijät-Hämeestä Artjärven kunta ja Orimatti-

lan kaupunki eikä Pirkanmaasta Suodenniemen ja Äetsän kunnat ja Vammalan kaupunki.

Yhdistyksen toiminta-alueeseen kuuluvista kunnista 15 on nykyisin Suomessa noudatettavan kuntaluokituksen mukaisesti kaupunkeja eli Kanta-Hämeessä Forssa, Hämeenlinna ja Riihimäki, Päijät-Hämeessä Heinola ja Lahti sekä Pirkanmaalla Ikaalinen, Mänttä, Nokia, Orivesi, Parkano, Tampere, Toijala, Valkeakoski, Virrat ja Ylöjärvi.

Kuntia puolestaan ovat Kanta-Hämeessä Hattula, Hauho, Hausjärvi, Humppila, Janakkala, Jokioinen, Kalvola, Lammi, Loppi, Renko, Tammela, Tuulos ja Ypäjä. Päijät-Hämeen kuntia ovat Asikkala, Hartola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Nastola, Padasjoki ja Sysmä. Pirkanmaan kunnista yhdistyksen toimialueeseen kuuluvat Hämeenkyrö, Juupajoki, Kangasala, Kihniö, Kuhmalampi, Kuru, Kylmäkoski, Lempäälä, Luopioinen, Längelmäki, Mouhijärvi, Pirkkala, Pälkäne, Ruovesi, Sahalahti, Urjala, Vesilahti, Viiala, Viljakkala ja Vilppula. Toiminta-alueella on siis yhteensä 41 kuntaa.

Seutukuntia toiminta-alueella on 10: Kanta-Häme jakautuu Hämeenlinnan, Forssan ja Riihimäen seutukuntiin, Päijät-Häme puolestaan Lahden ja Heinolan seutukuntiin sekä Pirkanmaa Tampereen, Ylä-Pirkanmaan, Kaakkois-Pirkanmaan, Etelä-Pirkanmaan ja Lounais-Pirkanmaan seutukuntiin.

Väkiluvultaan suurimmat kunnat¹ toiminta-alueella ovat Tampere (tasalukuun pyöristettynä noin 200 000 asukasta), Lahti (98 000), Hämeenlinna (47 000), Nokia (28 000), Riihimäki (26 000), Kangasala (23 000), Ylöjärvi (21 000), Heinola (21 000), Hollola (21 000), Forssa (18 000), Lempäälä (17 000), Janakkala (15 000), Nastola (15 000) ja Pirkkala (14 000).

Kanta-Hämeen osuus väestöstä on 165 000, Päijät-Hämeen 198 000 ja Pirkanmaan 451 000 ihmistä, yhteensä siis noin 814 000 henkilöä mikä on 15,6 % maan koko väestöstä (5 206 295)². Asukastiheys on Kanta-Hämeessä 31,9, Päijät-Hämeessä 38,6 ja Pirkanmaalla 37,0 asukasta per maa-km² eli selkeästi yli koko maan keskiarvon, joka on 17,1 asukasta/km².

Alueen väestöennuste vuodelle 2005 on noin 821 300, vuodelle 2020 noin 840 200 ja vuodelle 2030 noin 834 600 henkilöä. Ennusteiden mukaan väestömäärä lähtee aluksi kasvuun, mutta kääntyy ennen pitkää laskujohteiseksi kaikissa maakunnissa. Vahvinta kasvu on Pirkanmaalla, jossa kasvu jatkuu lähes tarkastelujakson loppuun saakka. Päijät-Hämeessä esiintyy hyvin lievää kasvua vuoteen 2005 saakka, sen jälkeen trendi kääntyy selvään laskuun. Kanta-Hämeessä kasvu on lievää vuoteen 2020 saakka, jonka jälkeen esiintyy lievää laskua tarkastelujakson loppuun saakka.³

Indeksillä mitattuna (2000 = 100) Kanta-Hämeen indeksi vuonna 2005 on 101, suurimmillaan vuonna 2020 eli 102 ja vuonna 2030 jälleen 100. Päijät-Hämeen indeksi vuonna 2005 on edelleen 100 ja laskee koko ajan ollen vuonna 2030 enää 92. Pirkanmaan indeksi vuonna 2005 on 102, suurimmillaan eli 107 vuonna 2025 ja laskee arvoon 106 vuonna 2030.⁴

Elinkeinorakenne

Tampereen seutukuntaa voidaan hyvällä syyllä pitää Pirkanmaan ja samalla koko alueyhdistyksen toiminta-alueen taloudellisena moottorina. Hämeenlinnan seudun merkitys puolestaan korostuu sillä, että kaupunki on Etelä-Suomen läänin pääkaupunki. Lahden seutukunta on muutaman vuoden taantuman jälkeen vahvassa kasvussa erityisesti logististen keskittymien myötä.

Toiminta-alueen teollistuneimmat⁵ kunnat (tässä järjestyksessä) ovat Valkeakoski, Sahalahti, Mänttä, Nokia, Nastola, Tampere, Forssa, Kärkölä, Heinola, Hämeenkyrö, Toijala, Vilppula, Hämeenlinna ja Janakkala. Alueen elinkeinorakennetta numeroina ja bruttoarvonlisäyksen mukaan selventää taulukko 1. Teollistunein maakunta on kiistatta Pirkanmaa, joskin se raha-arvossa ja tuotantomäärissä mitattuna myös on merkittävin maatalousalue.

Aikaisemmin raskaan teollisuuden keskittymäksi mielletty Tampere on teollistumisasteikossa vasta kuudennella sijalla, kun paikkakuntakohtaista tuotosta mitataan tuotannon jalostusasteen arvolla. Valkeakosken johtoasema selittyy vahvalla paperi- ja selluloosateollisuudella. Sahalahden pienessä kunnassa on voimakas elintarviketeollisuus, Mänttä on pehmo-paperiteollisuuden keskus maassamme. Tosin Nokiallakin on pehmo-paperiteollisuutta, mutta siellä toimii myös Pohjois-

maiden suurin kumialan yritys sekä pitkälle erikoistunutta konepajateollisuutta. Nastolassa on mm. elintarvike-, muovi- ja konepajateollisuutta. Forssassa on voimakas kirjapainoalan keskittymä ja Kärkölässä sahateollisuutta. Heinolassa toimii paperi- ja puunjalostusalan yrityksiä sekä metallien kierrätysyritys. Hämeenkyrössä on puunjalostusta, Toijalassa metalliteollisuutta, Vilppulassa sahateollisuutta, Hämeenlinnassa raskasta konepajateollisuutta ja Janakkalassa elintarvike- ja metalliteollisuutta. Luetellut toimialat ovat vain esimerkkejä, lisäksi monella paikkakunnalla toimii mm. rakennusteollisuutta eri tavoin palvelevia yrityksiä.

Matkailu- ja palvelualat ovat korostetusti esillä muun muassa Asikkalassa (Pulkkilanharjun kansallismaisema, Vääkyn kanava), Humppilassa (lasiteollisuus, tehdasmymäläkeskittymä), Jokioisissa (museorautatie), Hämeenlinnassa (Aulanko, Hattelmalan harju, Hämeen linna), Ikaalisissa (kylpylä, vanha kauppala), Kangasalla (liikennemuseot, harjumaisemat), Kalvolassa (lasiteollisuus), Lahdessa (Salpausselkä), Mäntässä (taide- ja teollisuusmuseot), Nokialla (kylpylä), Pirkkalassa (kansainvälinen lentoasema) ja Tampereella (Särkänniemi, keskustan kulttuurikohteet).

Työllisyystilannetta on jälleen tilastollisista syistä tarkasteltava kaikki kolme maakuntaa kokonaisuutena mukaan ottain. Tätä kirjoitettaessa käytettävissä olevien virallisten tilasto-

Taulukko 1; alueen elinkeinorakenne*

	Kanta-Häme		Päijät-Häme		Pirkanmaa		Koko maa
	Milj. euroa	%	Milj. euroa	%	Milj. euroa	%	Milj. euroa
Maa- ja metsätalous	136	4,4	131	3,6	228	2,4	4 033
Teollisuus	793	26,1	1 111	30,6	3 294	33,6	32 863
Rakentaminen	226	7,4	227	6,2	553	5,6	6 853
Kauppa ja liikenne	458	15,1	710	19,5	1 662	17,0	25 336
Muut yksityiset palvelut ¹	693	22,8	765	21,0	2 112	21,6	28 214
Markkinatuotanto yht.	2 306	75,8	2 944	80,9	7 849	80,2	97 299
Julkinen toiminta ²	736	24,2	696	19,1	1 936	19,8	24 278
Markkinaton tuotanto yht.	736	24,2	696	19,1	1 936	19,8	24 278
Yhteensä	3 042	100,0	3 640	100,0	9 785	100,0	121 577

* Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Pirkanmaa kokonaisuuksina, ei yksistään Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alue
¹ Rahoitus-, kiinteistö- ja yrityspalvelut sekä yksityisen sektorin koulutus, terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut.
² Hallinto, pakollinen sosiaalivakuutus, koulutus, terveydenhuolto, sosiaalipalvelut ja muut julkiset toimialat.
Lähde: Tilastokeskus; Taloudelliset olot: aluetilinpito 2001

Taulukko 2; työlliset toimialan mukaan 31.12.2000

	Kanta-Häme	Päijät-Häme	Pirkanmaa
Maa-, kala-, riista- ja metsätalous	3 969	3 579	6 753
Mineraalien kaivu	99	66	294
Teollisuus	16 322	22 110	49 834
Sähkö-, kaasu- ja vesihuolto	467	572	1 312
Rakentaminen	4 767	5 725	11 598
Kauppa-, majoitus- ja ravitsemustoiminta	9 789	12 234	26 253
Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne	4 202	5 324	12 548
Rahoitus- ja vakuustointi, kiinteistö-, puhtaus- ja vuokrauspalvelut	7 475	8 507	22 987
Yhteiskunnalliset ja henkilökohtaiset palvelut	21 701	23 262	57 133
Toimiala tuntematon	1 008	1 260	3 047
Yhteensä	69 799	82 639	191 759
Maakunnat yhteensä	344 197		

Lähde: Tilastokeskus; Henkilötilastot: työssäkäynti.

jen valitettavan jälkeensä jääneisyyden johdosta taulukko 2 kuvaa vuoden 2000 lopulla vallinnutta tilannetta. Sen mukaan valtaosa alueen väestöstä, yli 102 000 henkilöä, työskentelee erilaisilla yhteiskunnallisilla ja henkilökohtaisilla palveluilla. Hyvänä kakkosena on teollisuus, lähes 88 300 henkilöä, sekä kolmantena kauppa-, majoitus- ja ravintola-ala, noin 48 200 henkilöä. Mielenkiintoinen yksityiskohta on, että tilastokategoria ”rahoitus- ja vakuutus toiminta, kiinteistö-, puhtaus ja vuokrauspalvelut” muodostaa neljänneksi työllistävimmän sektorin, jolla työskentelee lähes 39 000 henkilöä. Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne työllistivät yhteensä vajaat 22 100 henkilöä ollen näin viidenneksi työllistävän sektori näiden kolmen maakunnan muodostamalla alueella.

Tarkasteltaessa väestön jakautumista eri toimialarakenteiden mukaan voidaan taulukon 3 karkean jaottelun perusteella todeta, että kategoria ”palvelualat” on merkittävin työllistävä sektori yhdistyksen toiminta-alueella (62,0 %), toisella sijalla on ”teollisuus” (32,2 %) ja kolmantena ”maa- ja metsätalous” (4,1 %). Tilastointikauden lopulla (31.12.2001) työttömyys alueella nousi peräti 12,4 prosenttiin.

Kun mukaan lasketaan 15-74-vuotias väestö, oli alueen käytettävissä oleva työvoima vuoden 2002 lopun tilanteen perusteella yhteensä 408 000 henkilöä. Työllistettynä oli 370 000 henkilöä, joista palkansaajia 322 000 ja yrittäjiä 49 000.⁶

Tieliikenne

Kuten jo edelläkin on todettu, kattaa Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alue koko Kanta-Hämeen maakunnan, Päijät-Hämeen maakunnan lukuun ottamatta Artjärven kuntaa ja Orimattilan kaupunkia sekä Pirkanmaan maakunnan lukuun ottamatta Suodenniemen ja Äetsän kuntia ja Vammalan kaupunkia. Vuoden 2005 alusta Pirkanmaahan Satakunnan maakunnasta liitettävä Punkalaitumen kunta ei myös-

kään tule kuulumaan yhdistyksen toiminta-alueeseen.

Maamme tiestöstä vastaavan Tielaitoksen rakenneuudistuksen myötä syntyi hallinnoiva ja osittain myös viranomaisena toimiva organisaatio Tiehallinto sekä toimeenpaneva, periaatteessa kaupalliselta pohjalta toimiva organisaatio Tielikelaitos. Samalla uusittiin tiepiirien jako koko valtakunnassa. Nykyinen Hämeen tiepiiri kattaa Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Pirkanmaan maakunnat.

Yhdistyksen toiminta-alueeseen kuulumattomat kunnat pois lukien Hämeen tiepiirin alueella oli 1.1.2003 julkaistun tiedon mukaan eri luokkien teitä seuraavasti: valtateitä 1 029 km, kantateitä 473 km, seututeitä 1 214 km ja yhdysteitä 5 843 km eli yhteensä noin 8 559 kilometriä yleisiä maanteitä. Teiden jakauma koko tiepiirissä ja maakunnittain yhteensä ilmenee taulukosta 4.

Hämeen tiepiirin teistä noin 68 % on päällystettyjä, mikä on hieman valtakunnan keskiarvoa (64 %) korkeampi. Päällystetyistä teistä 57 %:la on kevytpäällyste, mikä taas on valtakunnan keskiarvoa (65 %) alhaisempi määrä. Sorateiden osuus Hämeen koko tiepiirin tiestöstä on noin 32 %. Päijät-Hämeessä ja Pirkanmaalla sorateiden osuus on lähellä valtakunnan keskiarvoa. Kanta-Hämeessä sorateiden osuus kaikista yleisistä teistä on selvästi valtakunnan keskiarvoa (22 %) alhaisempi. Hämeen piirin yleisistä teistä noin 15 % on valaistu, mikä ylittää valtakunnan keskiarvon (13 %).⁷

Kuten SKAL-organisaation jäsenet muuallakin maassa, on yhdistyksen jäsenkunta jo pitkään ollut huolissaan käytännöllisesti katsoen kaikkien teiden yleisestä kunnosta. Varsinkin talvitienviito ja alempiasteisen tieverkon kunnossapito on aiheuttanut yhteydenottoja niin yhdistyksen toimistoon, Suomen Kuorma-autoliito ry:n keskustoimistoon kuin eri viranomaisiin. Esimerkiksi vuosina 2001-2003 lähes puolet kyselyihin vastanneista ammattiautoilijoista ilmaisi tyytymättömyytensä teiden kunnossapitoon. Suhdeluku oli melkein sama

Taulukko 3; väestön jakautuminen toimialarakenteen mukaan, %, 31.12.2001

	Maa- ja metsätalous	Teollisuus	Palvelut	Työttömyys
Kanta-Häme ¹	5,0	30,7	62,6	11,0
Päijät-Häme ²	4,0	33,7	60,5	13,7
Pirkanmaa ³	3,1	32,3	62,9	12,5
Keskimäärin	4,1	32,2	62,0	12,4

1 3 kaupunkia, 13 kuntaa

2 2 kaupunkia, 8 kuntaa

3 10 kaupunkia, 20 kuntaa

Lähde: Tilastokeskus; Henkilötilastot: väestö, aluetietokanta.

Taulukko 4; tiet pituutensa mukaan, metriä

Tielaji	Kanta-Häme	Päijät-Häme	Pirkanmaa	Tiepiiri yhteensä
Valtatiet	272 733	264 336	543 113	1 080 182
Kantatiet	123 203	63 913	299 868	486 984
Seututiet	279 240	385 787	707 199	1 372 226
Yhdystiet	1 553 438	1 542 882	3 386 281	6 482 601
Rampit	36 749	54 918	109 258	200 925
Maakunnassa yhteensä	2 265 363	2 311 836	5 045 719	9 622 918

Lähde: Tiehallinto; Hämeen tiepiirin yleiset tiet 1.1.2003.

niin talvi- kuin kesäaikaisen kunnossapidon osalta.⁸ SKAL-organisaatio eli Suomen Kuorma-autoliitto ry paikallis-, alue-suoritealayhdistyksineen onkin lukuisissa eri yhteyksissä tuonut julki kantansa siitä, että maamme tieverkko muodostaa korvaamattoman arvokkaan kansallisomaisuuden, jonka kuntoa ja sen myötä arvoa ei saa päästää romahtamaan.

Erityisen ongelmalliseksi tilanteen ovat kokeneet alkutuotantoa palvelevia kuljetustehtäviä hoitavat kuljetusyrittäjät. Näitä kuljetustehtäviä ovat mm. maidon keräilykuljetukset, raakapuun kuljetukset, rehujen ja lannoitteiden kuljetukset sekä elävien eläinten kuljetukset. Kaikki nämä kuljetukset tapahtuvat suurelta osin kaikkein alimmalla tieverkolla, jolla Tiehallinnon normituksen mukaan auras ja liukkaudentorjunta tapahtuu viimeisenä. Kevytpinnoite- ja soratiellä ei edelleenkään olla päästy eroon keväisistä ja syksyistä kelirikko-ongelmista.

Tienkäyttäjien tyytymättömyys tienpitoon on toistuvasti tullut esille myös Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen toteuttamissa tienkäyttäjien tyytyväisyyttä mittaavissa tutkimuksissa ja tienvarsikyselyissä.

Huonokuntoiset tiet lisäävät ajoneuvokalustoon kohdistuvaa teknistä ja mekaanista rasitusta aiheuttaen näin ylimääräisiä kustannuksia. Samalla kasvavat ympäristöhaitat ja -riskit. Tutkimusten ja tilastojen mukaan myös liikenne- ja työturvallisuus heikkenee teiden kunnan rapistuessa.

Hämeen tiepiirissä alueella yleisten teiden liikennesuorite vuoden 2002 lopun tilanteen mukaan oli 5 574 miljoonaa ajoneuvokilometriä mikä on 11,4 % koko maan yleisten teiden liikennesuoritteesta (48 750 milj. ajoneuvokm/v). Suoritteesta 58,7 % kohdistui valtateihin, 9,4 % kantateihin, 16,3 % seututeihin ja 15,6 % yhdysteille.⁹ Hämeen tiepiirissä raskaan liikenteen (kuorma-autot, perävaunuyhdistelmät, linja-autot) osuus kaikesta tieliikenteestä on noin 12 %.

Suurimmat liikennemäärät Hämeen tiepiirissä kautta kulkevilla pääteillä ovat Tampereen ja Lahden kaupunkialueiden läheisyydessä. Kaupunkiseutujen ulkopuolella liikenne on vilkkainta valtatiellä 3 Riihimäen ja Tampereen välillä sekä valtatiellä 4 Uudenmaan tiepiirissä rajan ja Lahden välillä. Seutukuntaakohtaisesti ja keskimääräisesti tarkasteltuna liikenne on vilkkainta Tampereen seutukunnan alueella (yli 2 000 ajoneuvoa/vrk) ja alhaisinta tiepiirissä pohjoisosissa (alle 800 ajoneuvoa/vrk).¹⁰ Maan kaikkien pääväylien liikenteestä 19 % kohdistuu Hämeen tiepiirissä alueelle.

Hämeen tiepiirissä aluetta halkovilla valtateilla on joitakin raskaalle ajoneuvoliikenteelle ongelmallisia kohtia. Pahin lieenee surullisen kuuluisa ”ohituskaistaosuus” valtatiellä 4 välillä Lahti-Heinola. Osuus ruuhkautuu pohjoiseen päin ajettaessa pahasti etenekin kesäaikaan perjantaisin iltapäivän ja illan mittaan. Vastaavat ruuhkat syntyvät sunnuntaisin etelään päin ajettaessa. Tilanne kuitenkin korjautuu vuosien 2004-

2005 aikana, kun osuus asteittain muutetaan moottoritietäsoiseksi. Myös tieosuus Lusista pohjoiseen valtatiellä 4 on kaupunsa, mutkaisuutensa ja mäkisyytensä johdosta raskaalle liikenteelle ongelmallinen. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan parannusta tälle osuudelle ei ole odotettavissa vuosikausiin.

Valtatie 9 Orivedeltä koilliseen on kokenut perusparannuksen ja on tätä kirjoitettaessa liikennemäärien suhteen välityskyvyltään kohtalaisessa kunnossa. Valtatiellä 3 ongelmia raskaalle liikenteelle aiheuttavat Hämeenkyrön taajaman läpiajo ja siellä sijaitsevat kiertoliittymät sekä vielä muutaman vuoden ajan laajat rakennustyömaat Tampereen läntisellä ohikulkutiellä. Tieosuus Lahdesta pohjoiseen valtatiellä 24 on usein pahoin ruuhkautunut Lahden ja Asikkalan välisen voimakkaan paikallisliikenteen johdosta.

Tiehallinnon vuonna 2002 tarkistetun ennusteen mukaan kokonaisliikenne Hämeen tiepiirissä alueella kasvaa runsaalla prosentilla jokaisena 10-vuotiskautena vuoteen 2030 mennessä. Vuosittaisten vaihteluiden ennustetaan olevan varsin mallillisia ja seuraavan talouden yleistä kehitystä.

Kuljetukset

Hämeen tiepiirissä suurimmat kuljetusmäärät sijoittuvat Tampereen ympäristöön sekä valtateille 3 ja 4. Myös valtatiellä 2 Forssan ja Humppilan välillä kuljetusmäärät ovat huomattavan suuret. Raskaan liikenteen keskivuorokausiliikenne on luonnollisesti suurinta sillä missä kuljetusmäärätkin.

Alueen vaihtelevasta elinkeinorakenteesta johtuen Kanta-Hämeessä, Päijät-Hämeessä ja Pirkanmaalla kuljetetaan paketteja ja kuorma-autoilla sekä ajoneuvoyhdistelmillä kaikkia tavaroita ja tuotteita mitä maantiekuljetuksina ylipäänsä on mahdollista.

Maassamme nykyisin yleisesti käytössä olevan ajoneuvokaluston suhteen teiden mitoituksessa alan yrittäjien mukaan on toivomisen varaa. Monet tuotantolaitokset sijaitsevat paikkakunnilla, jonne johtavat tiet eivät lähimainkaan sovellu suurimmille ajoneuvoyhdistelmille (pituus 25,25 metriä/yhdistelmämassa 60 tonnia). Monissa tapauksissa kuljettaja joutuukin alan ammattilaisen käyttämän ilmaisun mukaan ”telaamaan” eli hakemaan vetoautolla ensin kuorma ja viemään se taajaman ulkopuolelle pysäköityyn perävaunuun. Perävaunujen ja vetoautojen keskinäisistä mittaeroista johtuen perävaunuun voidaan joutua viemään jopa kaksi kuormaa, jonka jälkeen vasta saadaan lopullinen kuorma vetoautoon. Kuorman purkaustilanteessa on luonnollisesti meneteltävä päinvastaisessa järjestyksessä. Tällainen menettelytapa lisää voimakkaasti kuljetuskustannuksia ja ympäristöä kuormittavia melu- ja pakokaasupäästöjä.

Myös taajamien ahtaat ajoväylät ja huomattavasti pienem-

Taulukko 5; tieliikenteen kasvukertoimet 2002-2030 tieluokittain

Tieluokka	Kanta-Häme	Päijät-Häme	Pirkanmaa	Koko maa
Valtatiet	1,32	1,32	1,39	1,32
Kantatiet	1,27	1,27	1,33	1,30
Seututiet	1,22	1,22	1,28	1,23
Yhdystiet	1,03	1,03	1,08	1,02
Yleiset tiet yhteensä	1,25	1,26	1,31	1,24

Lähde: Tielaitos; Tieliikenne-ennuste 2002-2030/vuoden 1998 ennusteen tarkistaminen

Taulukko 6; tiekuljetukset

Kanta-Hämeeseen, Päijät-Hämeeseen ja Pirkanmaalle rekisteröityjen kuorma-autojen suoritteet vuonna 2002 (yksityiset ja ammattimaiset):

	Kuorma-autoja yhteensä	Matkoja 1000 kpl	Tavaramäärä 1000 t	Liikennesuorite milj. km	Kuljetussuorite milj. tkm
Yhteensä	9 864	8 306	70 559	365	4 066
Ajoneuvotyyppi					
KAIP	7 171	5 809	33 327	158	605
KAPP	888	548	6 517	46	480
KAVP	1 805	1 949	30 716	161	2 981
Käyttö					
Yksityinen	5 305	3 547	21 366	107	542
Luvanvarainen	4 559	4 759	49 193	258	3 523
Kuljetuksen antaja					
Kauppa	1 497	757	3 456	51	410
Teollisuus	2 860	1 939	23 122	169	2 414
Rakennusala	2 279	3 327	27 675	75	711
Kunta	410	974	7 190	12	73
Valtio	402	439	4 049	11	73
Muu	2 325	870	5 067	46	384
Puuttuva	92	0	0	0	0
Kuljetuslaji					
Puutavarakuljetukset	208	427	7 774	25	526
Massatavarakuljetukset	1 538	3 444	31 950	77	965
Kappaletavaran kuljetukset	3 179	1 356	10 781	123	1 350
Säiliöliikenteen kuljetukset	254	145	1 755	13	195
Kontit, vaihtolavat ja -korit	616	449	3 442	32	312
Lämpö-, kylmä- ja pakastekuljetukset	389	190	1 092	22	143
Jätehuoltokuljetukset	341	590	2 392	9	55
Kunnossapitokuljetukset	609	471	3 829	11	47
Erikoiskuljetukset	86	41	663	4	77
Sekalaiset kuljetukset	2 058	1 073	6 779	44	390
Myymläauto	54	15	33	3	4
Maatilan omat kuljetukset	532	105	69	3	2
Kokonaismassa					
Puuttuva	485	0	0	0	0
3 501 – 6 000	1 568	574	190	30	12
6 001 – 10 000	631	183	202	8	9
10 001 – 12 000	138	103	189	4	10
12 001 – 14 000	293	86	131	8	8
14 001 – 18 000	1 126	508	2 005	23	59
18 001 – 22 000	208	7	25	0	1
22 001 – 26 000	2 545	2 545	15 320	53	244
26 001 – 32 000	687	1 814	15 349	32	273
32 001 – 36 000	39	37	270	4	28
36 001 – 40 000	176	87	626	11	83
40 001 – 44 000	382	208	2 148	20	183
44 001 – 48 000	237	294	4 221	17	204
48 001 – 53 000	126	169	2 655	14	232
53 001 – 60 000	1 109	1 511	24 639	127	2 469
yli 60 000	113	181	2 589	14	251
Lähde: Tilastokeskus					
Lukuihin eivät sisälly Artjärvi, Orimattila, Vammala, Äetsä eikä Suodenniemi.					

mälle kalustolle mitoitettut risteykset ja kierto liittymät aiheuttavat jatkuvaa päänvaivaa yhä lisääntyville ovelta-ovelle ja JOT-kuljetuksille (Juuri Oikeaan Tarpeeseen; myös englanninkielistä muotoa JIT eli Just-In-Time = juuri oikeaan ai-

kaan käytetään). Tässä mielessä ollaan päädytty ristiriitaiseen tilanteeseen. Kuljetusasiakkaat edellyttävät aikataulu- ja kustannussyistä mahdollisimman suoria kuljetuksia ja mahdollisuuksien mukaan yhdellä ja samalla kuljetusvälineellä pistees-

**Taulukko 7; suurimpia tavaravirtoja,
%/v tavaramääristä ja kuljetussuoritteesta, keskimäärin 1997-2000**

Maakunta	Pirkanmaa				Kanta- ja Päijät-Häme			
	Läht. suorite	Läht. tavara	Saap. suorite	Saap. tavara	Läht. suorite	Läht. tavara	Saap. suorite	Saap. tavara
Kanta-Häme			15	5				
Kymenlaakso					20	18		
Pirkanmaa					15	7		
Satakunta	23	16	15	11				
Uusimaa	21	21	18	21	29	18	31	18
Varsinais-Suomi	12	10	16	17			12	10

Lähde: Pirkanmaan liitto/Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Pirkanmaalla
Tiehallinto/Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Kanta- ja Päijät-Hämeessä

tä A pisteeseen B ilman välikuormauksia, kun sen sijaan liikennesuunnittelijat yleisistä turvallisuus- ja ympäristösyistä haluaisivat vähentää raskaan kaluston käyttöä taajamaolosuhteissa.

Tosiasiakin on, että taajamat yleensä ovat kasvaneet paikkakunnalla ensin olleen tuotantolaitoksen ympärille. Esimerkkejä tällaisesta on monella paikkakunnalla yhdistyksen toiminta-alueella. Kuljetukset on kuitenkin hoidettava, joten varsin monissa tapauksissa joudutaan liikennesuunnittelu-työssä turvautumaan kompromisseihin. Selvää on, että kuljetusalan paikallis-, alue- ja suoritealajärjestöineen on omien laatu-, ympäristö- ja liikenneturvallisuusohjelmien puitteissa oltava valmiina ottamaan vastaan nykyisin asetetut ja tulevaisuudessa vastaantulevat yhteiskunta- ja talouspoliittiset haasteet.

Kaiken maantieliikenteen ennustetaan lähivuosina kasvavan koko EU:n alueella, siis myös Suomessa ja sen seurauksena myös yhdistyksemme toiminta-alueella. Suurinta liikenteen kasvu tulee olemaan maanteiden tavaraliikenteessä teollisuus- ja elinkeinotuotannon muuttuessa yhä lisääntyvässä määrin reaaliaikaiseksi. Tämä tarkoittaa, että varastojen koot voidaan minimoida, kun katkeamaton toiminta on mahdollista turvata täsmäaikaisilla kuljetuksilla niin tuotannon alku- kuin loppupäässä.

Lyhyesti ilmaistuna tämä tarkoittaa sitä, että eri kuljetusvälineillä tuodut raaka-aineet syötetään suoraan jalostusprosessiin ja valmiit jalosteet kuljetetaan suoraan jatkotuotantoon tai kulutusportaaseen. Tätä toimintaa ja kaikkea siihen liittyvää eli sitä palvelevaa ja tukevaa kutsutaan yleisnimityksellä ”logistiikka”.

Sekä tavaramäärällä että kuljetetun tavarannon arvolla mitattuna tiekuljetukset ovat selvästi suurin kuljetusmuoto niin Kanta- ja Päijät-Hämeessä kuin Pirkanmaallakin. Tiekuljetusten etuja ovat palvelujen ja tieverkon kattavuus sekä mahdollisuus valita tarkoin kuhunkin kuljetustarpeeseen soveltuva ajoneuvo.

Pirkanmaan teillä kuljetetun tavarannon määrä oli 1990-luvun lopulla/2000-luvun alussa keskimäärin 44 miljoonaa tonnia vuodessa. Muiden kuljetusmuotojen yhteenlaskettu osuus oli noin 16 miljoonaa tonnia (rautateiden osuus vajaan 10 miljoonaa tonnia). Maakunnan sisäisten kuljetusten osuus oli tavaramäärästä kaksi kolmasosaa. Suurimmat tavaravirrat maakunnasta ulos suuntautuivat Uudellemaalle, Satakuntaan ja Varsinais-Suomeen. Kauttakuljetusten osuus oli noin 7,5

miljoonaa tonnia. Suurimmat tavaramäärät - yli 2 miljoonaa tonnia vuodessa - kulkivat valtateilla 3 ja 9 sekä osalla valteita 11 ja 12 ja kantatietä 65.

Tavaramäärällä mitattuna suurimmat Pirkanmaan teillä kuljetetut tavaralajikkeet olivat maa-ainekset, tukki- ja kuitupuuta sekä paperi. Pirkanmaan kuljetuksista lähes puolet liittyy Tampereen seutukuntaan, Ylä-Pirkanmaahan noin viidennes, Etelä- ja Lounais-Pirkanmaahan 12-14 % sekä Lounais- ja Kaakkois-Pirkanmaahan noin 5 %.

Kanta- ja Päijät-Hämeen maanteilla kuljetettiin 1990-luvun lopulla/2000-luvun alussa vuosittain keskimäärin 40 miljoonaa tonnia tavaraa. Muille kuljetusmuodoille kertyi vain runsaat 3 miljoonaa tonnia, mistä määrästä suurin osa oli rautatiekuljetuksia. Kanta- ja Päijät-Hämeen sisäisiä tai välisiä kuljetuksia koko alueen tiekuljetusten määrästä oli vain runsaat 13 % kuljetussuoritteena mitattuna. Tavaramäärässä mitattuna alueelta ulos eniten maantierahtia kulki Uudellemaalle, Kymenlaaksoon ja Pirkanmaalle. Kuljetussuoritteena mitattuna tärkeimmät suunnat olivat Pohjois-Pohjanmaa ja Satakunta. Suurimmat tavaramäärät liikkuiivat valtateilla 3 ja 4, yli 5 miljoonaa tonnia kummallakin. Täsmäntävää tietoa taulukossa 7.

Myös Kanta- ja Päijät-Hämeessä kuljetettiin tavaramäärällä mitattuna eniten maa-ainekset, toiseksi eniten tukki- ja kuitupuuta ja kolmanneksi eniten elintarvikkeita.

Julkisesti on arvioitu, että bruttokansantuote kasvaa 77 % vuodesta 2000 vuoteen 2025 ja tänä aikana keskimäärin 2,3 % vuodessa. Samana aikana tiekuljetussuorite kasvaa 55 % eli 1,8 % vuodessa. Rautateiden kuljetussuorite kasvaa 20 % vuosikasvun ollessa keskimäärin 0,7 %. Pirkanmaalla tiekuljetusten kasvu kohdistuu ensisijaisesti valtateilla 3 etelästä Hämeenlinnaan ja Lempäälästä Nokiaan. Kanta- ja Päijät-Hämeessä kasvupaineet kohdistuvat kaikille alueen pääteille (valtatie 2, 3, 4, 5, 9, 10 ja 12 sekä kantatiet 46 ja 54).

Kanta- ja Päijät-Häme yhdessä ovat kuljetusten tavaramäärällä mitattuna Suomen kolmanneksi suurin maakunta 9 %:n osuudella Uudenmaan (20 %) ja Pirkanmaan (11 %) jälkeen. Kuljetussuoritteella mitattuna Kanta- ja Päijät-Häme yhdessä muodostavat samankokoisen alueen kuin Pirkanmaa kummankin osuuden ollessa maan kuljetuksista 11 %. Edellä ovat Uusimaa (25 %) sekä Pohjois-Pohjanmaa ja Varsinais-Suomi (kumpikin 14 %).

Muihin maakuntiin verrattuna Kanta- ja Päijät-Hämeestä lähtee paljon kuljetuksia (11 % Suomen lähtevien kuljetusten

tavaramäärästä), heti toiseksi Uudenmaan (13 %) jälkeen. Pirkanmaalta lähtee 7 % maan kaikista lähtevistä kuljetuksista.

Kanta- ja Päijät-Hämeen tai Pirkanmaan alueella ei ole merisatamia. Alueelta lähtevät ns. suorat ulkomaankuljetukset autoilla, perävaunuyhdistelmillä, irtoperävaunuilla tai konteilla tapahtuvat mm. Vaasasta, Naantalista, Turusta, Hangosta tai Helsingistä lähtevillä auto-/matkustajalautoilla tai RoRo-aluksilla. Vain joitakin yksittäisiä auto- tai perävaunukuljetuksia lähtee muista satamista, kuten Porista, Raumalta, Loviisasta, Kotkasta ja Haminasta. Kun mukaan lasketaan kuljetukset, joissa kuorma suoraan tai välikäsitteilyn jälkeen siirretään autosta tai junasta laivaan, on satamaluetteloon vielä lisättävä mm. Kaskinen, Uusikaupunki, Parainen, Salo, Förby, Taalintehdas, Lappohja, Inkoo, Kantvik ja Porvoo (Kilpilähti).

Maarajan ylitykset ulkomaaliikenteessä kohdistuvat Venäjän osalta Vaalimaalle, Nuijamaalle, Imatralle ja Niiralaan sekä yksittäistapauksissa Raja-Jooseppiin, Ruotsin osalta Tornioon ja Norjan osalta Kilpisjärvelle ja Utsjoelle sekä joskus Nuorgamiin. Itärajalla on myös joukko epävirallisia rajanylityspaikkoja, joita käytetään lähinnä raakapuun kuljetuksiin. Hämeestä ja Pirkanmaalta kotoisin olevat kuljetusyrittäjät eivät juurikaan liikennöi näiden tilapäisten raja-asemien kautta.

Luvanvarainen liikenne

Korvausta vastaan suoritettava tavarankuljetus on luvanvaraista jos kuljetusvälineenä on ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, jonka kokonaismassa ylittää 1,7 tonnia. Tavaraliikenteen liikenneluvat myönnetään soveltuvuusharkinnan perusteella. Lainsäädäntö on käytännössä yhtenäinen koko EU:n

alueella, lukuun ottamatta 1.5.2004 Euroopan Unioniin liittyneitä maita, joissa säännöstöä joudutaan vielä sovittamaan muissa EU-maissa noudatettavaan käytäntöön. Suomessa liikenneluvista vastaava ja niitä myöntävä viranomais on lääninhallitus.

Vielä toistaiseksi on käytössä kahdenlaisia tavaraliikenteen liikennelupia. Termit ovat ”kotimaan liikennelupa” ja ”yhteisölupa”. Kotimaan liikennelupa oikeuttaa harjoittamaan liikennettä pääsääntöisesti vain kotimaassa. Näitä liikennelupia ei enää myönnetä uusille luvanhakijoille. Nykyinen yhteisölupa oikeuttaa harjoittamaan tavaraliikennettä korvausta vastaan sekä kotimaassa että ulkomailla. Joissakin tapauksissa yhteisölupaa täydentämään tarvitaan muitakin lupia. Näitä ovat mm. niin sanotut matkaluvat tiettyihin maihin sekä CEMT-lupa, jollainen vaaditaan liikennöitäessä Euroopan liikenne ministerien pysyvän konferenssin pöytäkirjassa mainituissa maissa periaatteella, että yhdestä maasta kotoisin oleva auto operoi toista maata asemapaikkanaan pitäen.

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alueella oli vuoden 2002 lopulla vallinneen tilanteen mukaan lääninhallituksen luparekisteriin merkittynä xxxx voimassaolevaa kotimaan liikennelupaa ja xxxx yhteisölupaa. Pakettiautolla liikennettä harjoitti 467 yrittäjää/yritystä ja kuorma-autolla/ajoneuvoyhdistelmällä 5 582 yritystä/yrittäjää. Katso myös taulukko 8.

Koko maassa oli vuoden 2003 lopulla voimassa olevia tavaraliikennelupia seuraavasti: kuorma-autoille 39 061, pakettiautoille 4 783, liikennetraktoreille 560 ja henkilöautoille 149 kappaletta. Näihin sisältyi 25 498 kotimaan liikennelupaa ja 18 682 yhteisölupaa.¹¹

**Taulukko 8; Tavaraliikenneluvat 31.12.2002
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toiminta-alueella**

Maakunta								
Kunta	Pakettiautot	Kuorma-autot						
Kanta-Häme	136	1476	Hollola	15	166	Pirkkala	9	33
Forssa	11	170	Hämeenkoski	2	31	Pälkäne	0	70
Hattula	11	69	Kärkölä	8	79	Ruovesi	1	53
Hauho	1	55	Lahti	65	631	Sahalahti	0	69
Hausjärvi	7	74	Nastola	5	110	Tampere	118	1068
Humppila	3	34	Padasjoki	0	28	Toijala	1	36
Hämeenlinna	28	195	Sysmä	0	34	Urkala	5	70
Janakkala	11	106	Pirkanmaa	227	2857	Valkeakoski	8	143
Jokioinen	7	65	Hämeenkyrö	5	100	Vesilahti	4	36
Kalvola	2	42	Ikaalinen	4	51	Viiala	3	29
Lammi	3	120	Juupajoki	1	35	Viljakkala	5	30
Loppi	7	87	Kangasala	9	128	Vilppula	3	37
Renko	6	21	Kihniö	1	32	Virrat	4	70
Riihimäki	33	273	Kuhmalahti	1	17	Ylöjärvi	10	143
Tammela	3	124	Kuru	1	27			
Tuulos	2	23	Kylmäkoski	2	7	Lähde:		
Ypäjä	1	18	Lempäälä	7	104	Etelä-Suomen lääninhallitus/Liikenneosasto		
Päijät-Häme	104	1249	Luopioinen	7	42	Länsi-Suomen lääninhallitus/Liikenneosasto		
Asikkala	2	39	Längelmäki	0	25	SKAL-jäsenrekisteri		
Hartola	2	42	Mouhijärvi	2	43	Huom!		
Heinola	5	89	Mänttä	2	45	Päijät-Hämeestä Artjärvi ja Orimattila eivät kuulu toiminta-alueeseen.		
			Nokia	7	119	Pirkanmaalta Suodenniemi, Vammala ja Äetsä eivät kuulu toiminta-alueeseen.		
			Orivesi	2	98			
			Parkano	5	97			

Rautatiekuljetukset

Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Pirkanmaalla on yhteensä noin 600 kilometriä liikennekelpoisia rautateitä. Niistä 350 kilometriä on Pirkanmaalla ja 250 kilometriä Kanta- ja Päijät-Hämeen alueella. Pirkanmaalla Tampere, Kanta-Hämeessä Riihimäki ja Päijät-Hämeessä Lahti ovat tavaraliikenteen kannalta tärkeitä rautatiesolmukohtia. Tampereella risteävät etelä-pohjoissuuntainen päärata sekä Oriveden kautta koilliseen ja itään, Toijalan kautta lounaaseen ja länteen vievät radat. Riihimäki on vielä vuoteen 2006 saakka pääradan ja Pietarin radan ainoa solmukohta, vuodesta 2006 osa itäliikenteestä ohjautuu Keravan ja Lahden välille rakennettavalle oikoradalle. Riihimäeltä on yhteys myös ns. Hankopaanalle, eli Karjaalle ja Hankoon johtavalle, lähinnä tavaraliikennettä palvelevalle radalle. Karjaalta on edelleen ratayhteys Turun suuntaan. Lahdesta erkanevat Heinolan ja Loviisan radat palvelevat nekin yksinomaan tavaraliikennettä.

Käytännössä ainoa rautatiekuljetuksia hoitava operaattori on VR Osakeyhtiön kuuluva VR Cargo. Niissäkin tapauksissa, joissa asiakastaholla on käytössään omia vetureita tai vaujuja, VR Cargo tosiasiallisesti vastaa varsinaisista kuljetuksista. Pirkanmaalla tavaraliikennettä palvelee parisenkymmentä liikennepaikkaa (asemaa, laiturivaihdetta, kuormausaluetta). Kanta- ja Päijät-Hämeessä on 14 vastaavaa liikennepaikkaa.

Pirkanmaalla eniten junakuljetuksia oli vuoden 2000 tilastojen mukaan rataosalla Tampere-Lielähti, yli 6 miljoonaa tonnia. Rataosalla Tampere-Toijala-Hämeenlinna määrä oli vajaat 5 miljoonaa tonnia, sekä rataosilla Tampere-Orivesi-Jämsä, Lielähti-Äetsä ja Lielähti-Parkano 3–4 miljoonaa tonnia. Osuudella Toijala-Humppila määrä oli 2 miljoonaa ton-

nia, osuudella Orivesi-Vilppula 1 miljoonaa tonnia ja osuudella Toijala-Valkeakoski 0,5 miljoonaa tonnia. Muilla maakunnan alueelle sijoittuvilla rataosuuksilla kuljetusmäärät jäivät alle 100 000 tonnin. Pirkanmaan kautta kuljetettiin 7 miljoonaa tonnia tavaraa rautateitse.

Kanta- ja Päijät-Hämeeseen liittyvien rautatiekuljetusten tavaramäärä oli vuosina 1999-2001 keskimäärin 2,8 miljoonaa tonnia vuodessa. Alueen kautta kulki lisäksi noin 8 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa. Enimmät tavarat kulkivat rataosuudella Parola/Humppila-Toijala (22 %), osuudella Lahti-Loviisa (14 %), osuudella Uusikylästä itään (13 %), osuudella Riihimäeltä etelään (10 %) ja osuudella Humppilasta länteen (9 %).

Kanta- ja Päijät-Hämeen liikennepaikoista Riihimäki on Länsi-Suomen suurin rautateitse kuljetettavan raakapuun kuormauspaikka. Hämeenlinnan suunnan rautatiekuljetuksista suurin osa on Rautaruukin terästuotteita Raahesta Hämeenlinnaan ja Hämeenlinnasta Lappohjaan. Myös Lahti ja Heinola ovat merkittäviä metsäteollisuuden kuljetuksia palvelevia liikennepaikkoja. Pirkanmaan liikennepaikoilta lähteivistä rautatiekuljetuksista yli 80 % liittyy metsäteollisuuden raaka-aineisiin tai jalosteisiin. Saapuvissa kuljetuksissa tuoteryhmät ovat samat, mutta osuus 70 %.

Vesikuljetukset

Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Pirkanmaalla vesikuljetuksiin lasketaan aluksilla kuljetettavat tavarat sekä uitto. Kummatkin kuljetusmuodot ovat sangen vähäisiä siksi, että väyliä ei pidetä erikseen avoinna talviaikaan.

**Taulukko 9; Suoritteet tavaralajeittain
Kanta- ja Päijät-Hämeeseen sekä Pirkanmaalle sijoitetuilla kuorma-autoilla vuonna 2002**

Tavararyhmä	Tavaramäärä 1 000/t	Liikennesuorite 1 000 km	Kuljetus-suorite milj. km	Keskim. kuljetus matka km	Keskim. kulj.matka kuormattuna km
Tukki- ja kuitupuu	7 774	13 449	526	62	62
Hake, puru, jäte- ja polttopuu, mekaanisen metsäteollisuuden tuotteet	3 792	15 883	386	76	76
Paperimassa, selluloosa, paperi, kartonki, painotuotteet yms.	2 561	23 876	374	88	88
Juomat, liha, kala, elintarviketeollisuuden tuotteet	2 008	30 756	241	123	123
Kivihilli, turve, nestemäiset polttoaineet, öljy	1 421	7 843	220	181	181
Maa-ainekset	31 244	21 912	445	13	13
Sementti, kalkki, betoni, tiilet, elementit	3 902	13 652	316	53	53
Muut tavaralajit yhteensä	17 857	237 558	1 557	45	74
Yhteensä	70 559	364 930	4 066	44	54

Tavararyhmät on muodostettu yhdistämällä tavaralajiluokitusta seuraavasti:

Tavararyhmä	Tavaralajikoodi
Tukki- ja kuitupuu	6
Hake, puru, jäte- ja polttopuu, mekaanisen metsäteollisuuden tuotteet	7, 8
Paperimassa, selluloosa, paperi, kartonki, painotuotteet yms.	9, 10
Juomat, liha, kala, elintarviketeollisuuden tuotteet	12, 13, 14
Kivihilli, turve, nestemäiset polttoaineet, öljy	17, 18
Maa-ainekset	23
Sementti, kalkki, betoni, tiilet, elementit	24, 25
Muut tavaralajit yhteensä	Muut

Lähde: Tilastokeskus

Lukuihin eivät sisälly Artjärvi, Orimattila, Vammala, Äetsä eikä Suodenniemi.

Kanta- ja Päijät-Hämeen alueella sisävesikuljetuksia esiintyy Päijänteeltä Kalkkisten kanavan ja Ruotsalaisen kautta Heinolaan ja edelleen Kimolan kanavalle. Aluskuljetuksia on Heinolaan saakka, Kimolan kanavan kautta kuljetetaan vain tukkinippuja. Alueen alusliikenteessä on vuosina 1999-2002 kuljetettu keskimäärin 42 000 tonnia tavaraa vuodessa, pääosin puutavaraa proomuissa. Kuljetukset kattavat vain 0,6–0,7 % koko maan sisävesillä tapahtuvasta alusliikenteestä.

Alueen vesistöissä on samanaikaisesti uitettu raakapuuta keskimäärin 130 000 tonnia vuodessa. Uitetusta puusta lähes 70 % on kulkenut Heinolan ohi kohti Kuusankoskea. Näillä näkymin kesällä 2002 päättynyt uitto ei enää jatku; vesistöä hyödynnetään korkeintaan puutavaran vesivarastointiin.¹²

Pirkanmaalla ei ole lainkaan tilastoitu tavaroiden vesikuljetuksia aluksilla.¹³ Maakunnan vesistöissä uittoakin on ollut vähäistä, lähinnä on ollut kyseessä saarista kaadetun raakapuun uitto Vilppulan sahalle ja Lielahden hierretehtaalle. Uittotoiminta päättyi Näsijärvellä toistaiseksi vuonna 2002.¹⁴

Lentokuljetukset

Lentokuljetuksia on yhdistyksen toiminta-alueen osalta tilastoitu vain Tampere-Pirkkalan lentoasemaan liittyen. Sen kautta on vuosina 1990-luvun lopun ja 2000-luvun alun aikana kuljetettu vain 2 500–3 000 tonnia tavaraa vuodessa. Pirkanmaahan liittyvää lentorahtia on luonnollisesti kuljetettu myös Turun, Porin ja Helsinki-Vantaan lentoasemien kautta, mutta näitä tavaramääriä ei ole erikseen tilastoitu lentorahtina, koska ne ovat saapuneet maakuntaan ja lähteneet sieltä lähes 100-prosenttisesti autokuljetuksina.

Suomen koko kansainvälisestä tavarakuljetuksesta vain alle 1 % tapahtuu ilmateitse tavaramäärissä mitattuna, mutta arvossa mitattuna lentorahdin osuus on peräti 15 %. Osa lentorahdikuljetuksista tapahtuu matkustajakoneiden rahtitiloissa, osa erityisillä rahtikoneilla ja osa – yllätys, yllätys – maantiekuljetuksina kuorma-autoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä.

Yhteenveto

Pirkanmaahan liittyviksi kuljetuksiksi lasketaan kaikki ne kuljetukset, joiden lähtö- tai määräpaikka on Pirkanmaalla sekä maakunnan sisäiset kuljetukset. Näiden kuljetusten tavaramäärä vuosien 1999–2000 vaihteessa oli keskimäärin noin 45 miljoonaa tonnia vuodessa ja arvo yli 42 miljardia euroa. Tiekuljetusten osuus oli 94 % tavaramäärästä ja 96 prosenttia arvosta, rautateiden 6 % määrästä ja 3 % arvosta, lentokuljetusten 0,01 % määrästä ja 1 % arvosta. Sisävesikuljetuksia uittoa lukuun ottamatta ei ollut lainkaan. Kansainvälisten kuljetusten osuus Pirkanmaahan liittyvistä kuljetuksista oli 4 % ja kauttakulkukuljetusten osuus 24 %.

Kanta- ja Päijät-Hämeeseen liittyvien kuljetusten tavaramäärä oli vastaavana aikana noin 42 miljoonaa tonnia ja arvo runsaat 38 miljardia euroa. Tiekuljetusten osuus oli noin 94 % sekä tavaramäärästä että arvosta. Rautatiekuljetusten osuus oli noin 7 % määrästä ja arvosta. Lentokuljetukset alueelle tapahtuivat joko Turun, Porin, Tampere-Pirkkalan tai Helsinki-Vantaan lentoasemien kautta, joten ne on tilastoitu autokuljetuksina. Sisävesikuljetuksia aluksissa esiintyi hyvin vähäisissä määrin Kymijoen vesistöalueella eikä niitä ole yksityiskohtaisesti tilastoitu. Kansainvälisten kuljetusten osuus alueeseen liittyvistä kuljetuksista oli 4 % ja kauttakulkukuljetusten osuus 35 %.

Pitkäaikaistrendin mukaan alueen maantie- ja lentokuljetukset ovat kasvujohteiset, rautatiekuljetukset vakaat, mahdollisesti hyvin lievästi laskusuuntaiset. Lentokuljetuksille ennustetaan lievää kasvua IT-alan kehittymisen myötä ja alueen vesikuljetusten uskotaan hiipuvan olemattomiin. Poliittiset kannanotot mahdollisesta Kymijoen vesistöön rakennettavasta kanavasta jäänevät kannanotoiksi; projektille laskettu useaan miljardiin euroon nouseva kustannusarvio ei lähivuosikymmenten aikana ole kansantalouden kannalta realistinen.

¹ Suomen tilastollinen vuosikirja 2003; 100 suurinta kuntaa vuoden 2002 lopussa.

² Suomen tilastollinen vuosikirja 2003; Väkiluku vuosien 1750-2002 lopussa.

³ Tilastokeskus; Väestöennuste 2000-2030.

⁴ Tilastokeskus; Väestöennuste 2000-2030.

⁵ Suomen tilastollinen vuosikirja 2003; Teollisuustoiminta maakunnittain sekä teollistuneimmat kunnat 2001 teollisuuden jalostusarvossa mitattuna.

⁶ Tilastokeskus; Elinolot: työelämä.

⁷ Tielaitos; Tienpidon toimintalinjat v. 2015 Hämeen tiepiirissä.

⁸ Tiefakta 2003; Asiakastytyväisyys.

⁹ Tiehallinto; Yleiset tiet Hämeen tiepiirissä 1.1.2003.

¹⁰ Tielaitos; Tienpidon toimintalinjat v. 2015 Hämeen tiepiirissä.

¹¹ Etelä-Suomen Lääninhallitus

¹² Järvi-Suomen Uittoyhdistys 2003

¹³ Merenkululaitos 2001

¹⁴ Välikoski 2002

**Taulukko 10; aluetilinpito/tuotanto- ja työllisyytilit
Vuosi 2001**

Alue / Toimiala	Tuotos perushintaan, milj. eur	Välituote-käyttö ostajahintaan, milj. eur	Arvonlisäys, brutto perushintaan, milj. eur	Palkan-saaja korvaukset, milj. eur	Kiinteän pääoman brutto-muodostus, milj. eur	Työlliset, henkilöä	Yrittäjät, henkilöä	Palkan-saajat, henkilöä
Koko maa								
Maa-, metsä-, kala-, riistatalous	7 715	3 447	4 267	776	1 326	130 999	96 600	34 399
Teollisuus yhteensä	103 229	71 043	32 183	17 346	5 731	486 699	20 998	465 698
Rakentaminen	17 664	10 820	6 844	4 425	468	151 899	24 199	127 699
Kauppa ja liikenne	47 685	21 156	26 529	13 328	4 792	532 698	62 899	469 799
Muut palvelut	80 914	29 796	51 112	30 287	15 487	1 034 899	73 198	961 700
Toimialoittain erittelemätön	0	3 078	-3 078	0	18	0	0	0
YHTEENSÄ	257 211	139 345	117 865	66 169	27 829	2 337 199	277 899	2 059 299
Alue / Toimiala								
Kanta-Häme*								
Maa-, metsä-, kala-, riistatalous	267	122	145	19	43	4 427	3 560	866
Teollisuus yhteensä	2 780	1 966	812	530	143	16 929	634	16 295
Rakentaminen	568	342	226	126	10	4 510	873	3 637
Kauppa ja liikenne	801	336	464	288	65	13 058	2 102	10 954
Muut palvelut	2 119	709	1 409	841	367	31 200	2 127	29 071
Toimialoittain erittelemätön	0	77	-77	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	6 543	3 558	2 985	1 811	635	70 130	9 301	60 829
Alue / Toimiala								
Päijät-Häme								
Maa-, metsä-, kala-, riistatalous	248	109	139	25	48	4 051	2 980	1 070
Teollisuus yhteensä	3 267	2 147	1 118	775	198	24 127	1 043	23 081
Rakentaminen	551	324	227	136	13	5 150	872	4 278
Kauppa ja liikenne	1 232	511	719	396	123	17 659	2 426	15 232
Muut palvelut	2 145	694	1 447	818	448	29 716	2 679	27 035
Toimialoittain erittelemätön	0	93	-93	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	7 450	3 885	3 565	2 161	836	80 709	10 005	70 704
Alue / Toimiala								
Pirkanmaa								
Maa-, metsä-, kala- ja riistatalous	433	191	241	46	84	7 398	5 253	2 145
Teollisuus yhteensä	10 011	6 783	3 226	1 971	383	55 097	2 345	52 751
Rakentaminen	1 524	967	557	337	39	12 117	2 174	9 942
Kauppa ja liikenne	3 105	1 339	1 765	904	295	39 657	5 657	33 997
Muut palvelut	6 015	2 038	3 974	2 241	1 361	77 619	6 584	71 034
Toimialoittain erittelemätön	0	248	-248	0	1	0	0	0
YHTEENSÄ	21 095	11 572	9 522	5 507	2 169	191 895	22 018	169 877

Lähde: Tilastokeskus

Tiedot kattavat maakunnat kokonaisuudessaan.

Arvio toiminta-alueemme kuorma- ja pakettiautokuljetusten nykytilasta ja näkymistä

Vahva yrittäjähengi antaa uskoa ja voimaa tulevaisuuteen

Tähän jaksoon on kirjattu Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallituksen jäsenten näkemyksiä toiminta-alueemme kuorma- ja pakettiautokuljetusten vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhkatekijöistä. Kannanotot ja näkemykset perustuvat syksyllä 2002 tehtyyn SWOT-analyysiin. Asioita ei ole tuotu julki missään tärkeys- tai huonousjärjestyksessä, vaan siinä järjestyksessä kuin vastaukset lomakkeista on kerätty; samankaltaisuudet ja päällekkäisyydet on poistettu.

Mahdollisuudet:

- palvelujen tarjontaa voidaan monipuolistaa yhteistyöllä muiden alojen yrittäjien kanssa
- verkostoituminen tarpeeksi isoihin yksiköihin edistää kustannustehokkuutta
- logistiikan kehittyminen luo uusia mahdollisuuksia
- tavaravirrat kasvavat ennusteiden mukaan
- kehittyvä tietotekniikka tehostaa toimintaa
- kumipyöräkuljetukset ovat joustavia
- yhteistoiminta asiakkaiden kanssa hyödyntää molempia osapuolia

Uhat:

- EU:n myötä tulevat uudet velvoitteet, joista aiheutuvien lisäkustannusten siirto kuljetusmaksuihin vaikeaa
- hyvän työvoiman saanti vaikeaa
- velkasaneeraus muodostaa epäterveen kilpailuedun
- kustannusten jatkuva nousu
- tieverkoston rapistuminen
- sukupolvenvaihdos hankalaa, kallista ja byrokraattista
- lisääntyvät yhteiskunnalliset velvoitteet

Vahvuudet:

- kaluston monipuolisuus
- yrittäjien ja kuljettajien korkea ammattitaito myös kaikin vaativimmissa kuljetuspalveluissa
- vahva edunvalvontaorganisaatio
- joustavuus, korkea työmoraali
- yrittäjät sopeutuvat muutoksiin
- kaikki kuljetustarpeet kattava kalustotarjonta
- halua yhteistyön kehittämiseen

Heikkoudet:

- velvoitteiden jatkuva lisääntyminen
- kireä keskinäinen kilpailu
- heikko neuvotteluasema
- ei aina yhteistyökykyä eikä -halua
- ammattitaitoisen työvoiman saatavuus heikko
- ennakkoluulot verkostoitumista vastaan
- heikko omavaraisuusaste

Maantieliikenteen merkitys ja välttämättömyys yhteiskunnalle

Ilman kumipyöräkuljetuksia Suomi pysähtyisi

Kuorma-autoliikennettä pidetään niin itsestään selvänä asiana, että sen olemassaolo ilmeisesti todella huomattaisiin vasta sitten, kun sitä ei enää olisi. Jokaisen kannattaisi tykönään miettiä millä maito, leipä ja liha tulevat kauppoihin ja marketteihin, miten lämmitysöljy tuodaan omakotitaloihin ja bensiini huoltoasemille ja kuinka elementit ja muut tarpeet päätyvät rakennustyömaille – monista muista tavaroista ja kohteista puhumattakaan. Kylmä totuushan on, ettei rautatietä voida rakentaa joka niemeen ja notkelmaan eikä kanavia kaikkia maamme järviä yhdistämään. Kuorma-autoliikenne on siis yhteiskuntatoimintojen elinehto ja kansantaloudellinen välttämättömyys.

Suomessa oli vuoden 2002 lopulla 247 230 pakettiautoa (= yksinomaan tavarankuljetukseen tarkoitettu auto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia), joista vain 3 294 oli luvanvaraisessa eli ns. ammattimaisessa liikenteessä. Kuitenkin näillä ammattimaisen liikenteen pakettiautoilla kuljetetaan vuodessa vähintään saman verran tavaraa kuin yksityisen liikenteen pakettiautoilla – niistähän suuri osa on aivan muussa käytössä kuin varsinaisessa tavaroiden kuljetustoiminnassa.

Saman vuoden lopulla maassamme oli yhteensä 72 469 kokonaismassaltaan yli 3,5-tonnista kuorma-autoa. Niistä 31 434 eli 43,5 % oli luvanvaraisessa liikenteessä. Kun tarkastellaan eri kuorma-autotyyppien käyttötarkoituksen mukaista jakaumaa, voidaan todeta, että kaksiakselisista eli ns. tavallisista kuorma-autoista noin 8 200 oli luvanvaraisessa ja 31 500 yksityisessä liikenteessä. Moniakselisista (3, 4 tai 5 akselia) kuorma-autoista noin 3 600 oli luvanvaraisessa ja noin 5 000 yksityisessä liikenteessä. Puoliperävaunuyhdistelmistä eli ”rekoista” 4 700 oli luvanvaraisessa ja vain 700 yksityisessä liikenteessä. Kaikkein raskaimmista tavara-ajoneuvoista eli täysperävaunuyhdistelmistä peräti 14 800 oli luvanvaraisessa ja 3 500 yksityisessä liikenteessä. Lukujen yhteenlaskussa esiintyvät eroavaisuudet selittyvät sillä, että osaa täysperävaunuyhdistelmiä vetävistä kuorma-autoista käytetään tavarankuljetukseen ajoittain myös ilman perävaunua.

Mainittakoon tässä yhteydessä, että puoliperävaunun veetoon tarkoitettu, ilman omaa varsinaista kuormatilaa oleva ”kuorma-auto” on oikealta nimitykseltään ”vetoauto”.

Rekisterissä olleiden kuorma-autojen lukumääräinen ja käyttötarkoituksen mukainen jakauma painoluokittain oli vuonna 2002 seuraava (suluisia luvanvaraisia kpl/yksityisiä kpl):

3 501 – 6 000 kg	(1 107/5 496)
6 001 – 12 000 kg	(2 148/6 975)
12 001 – 16 000 kg	(1 502/4 507)
16 001 – 18 000 kg	(5 219/2 699)
18 001 – 26 000 kg	(16 071/5 945)
26 001 kg ja yli	(3 932/2 320)

Vuonna 2002 luvanvaraisen kuorma-autoliikenteen yhteenlaskettu kuljetussuorite oli 25 517 miljoonaa tonnikilometriä (tkm) ja yksityisen sektorin vain kymmenesosa siitä eli 2 552 miljoonaa tkm. Tavaraa luvanvaraisen liikenteen kuorma-autoilla vuonna 2002 kuljetettiin 312 536 miljoonaa tonnia ja yksityisillä 101 511 miljoonaa tonnia. Luvanvaraisten kuorma-autojen liikennesuorite oli 1 803 miljoonaa kilometriä ja yksityisten 537 miljoonaa kilometriä.

Raskaiden kuorma-autojen onnettomuudet nousevat usein esille eri yhteyksissä. Autojen ja ajoneuvoyhdistelmien koon ja näytävyyden johdosta onnettomuus, jossa kuorma-auto, rekka tai täysperävaunuyhdistelmä on osallisena, saa todelliseen tilanteeseen suhteutettuna usein liiankin suurta huomiota osakseen. Varsin huomattavan vuosittaisen ajosuoritteen perusteella kuorma-auton voidaan todeta joutuvan muita maantieliikenteen ajoneuvotyyppisiä selvästi harvemmin onnettomuuteen. Vuosina 1990–2002 maassamme tapahtui vuosittain keskimäärin vain 71 sellaista kuolemaan johtanutta onnettomuutta jossa kuorma-auto oli osallisena. Pääaiheuttaja eli ns. syyllinen osapuoli kuorma-auto oli keskimäärin 14:ssä onnettomuudessa vuosittain. Tarkastelujakson aikana Suomessa sattui vuosittain keskimäärin noin 90 000 vakuutusyhtiöille ilmoitettua liikenneonnettomuutta, joissa kuoli vuosittain keskimäärin 452 ihmistä ja loukkaantui keskimäärin 9 500 ihmistä.

Myös ympäristöseikat ja erilaiset päästöt aiheuttavat ajoittain runsasta mielipiteiden vaihtoa. Esimerkiksi Suomen hiilidioksidipäästöt olivat 74,8 miljoonaa tonnia vuonna 2002. Teollisuuden, kaupan ja kotitalouksien osuus tästä oli 59,09 miljoonaa tonnia. Pakettiautojen osuus oli 1,19 miljoonaa tonnia ja kuorma-autojen 2,81 miljoonaa tonnia. Hiilidioksidi luokitellaan kasvihuonekaasuksi, koska se kerääntyy ilmakehän ylimpiin kerroksiin estäen liiallisen lämmön kulkeutumista maapallolta avaruuteen. Ihmisille ja eläimille hiilidioksidi on sinällään vaaraton ja kasvukunnalle välttämätön aine. Kaikista tilastoitavista liikenteen päästöistä kuorma-autojen osuus oli seuraava:

hiilimonoksidi	CO	1,7 %
hiilivety	HC	9,1 %
typen oksidit	NO _x	32,7 %
partikkelit	PM	28,9 %
rikkidioksidi	SO ₂	11,9 %
hiilidioksidi	CO ₂	25,1 %
metaani	CH ₄	8,2 %
typpioksiduuli	N ₂ O	29,7 %

Kaikesta maamme tieliikenteessä käytettävistä polttoaineista kuorma-autoliikenne kuluttaa vuosittain noin 25 % eli runsaat 900 000 tonnia.

Tavaraliikennealan rakenne

Suomessa maanteiden luvanvarainen tavaraliikenne on pienyrittäjävaltaista. Maamme kuljetusyrietyksissä on keskimäärin 2,7 luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävää autoa.

Suomen Kuorma-autoliitto ry:n noin 8 000:sta jäsenyrietyksestä 59,9 % on sellaisia, joissa on vain yksi auto. Yrittäjästä, joka pääsääntöisesti itse ajaa omaa autoaan, käytetään nimityksiä ”omistajakuljettaja” ja ”yrittäjäkuljettaja”. Henkilöstä, joka harjoittaa luvanvaraista tavaraliikennettä autoilla, suositellaan ammatillisessa mielessä käytettäväksi ilmaisua ”kuljetusyrittäjä”; alalla aikaisemmin niin yleisesti käytössä ollut ilmaisu ”autoilija” kuvaa nykytulkinnan mukaan periaatteessa kaikkia maanteillä autolla liikkuvia henkilöitä. Ilmaiset ”liikennöitsijä” ja ”liikenteenharjoittaja” soveltuvat edelleen käytettäväksi puhuttaessa henkilöstä, jonka harjoittama kuljetustoiminta on laajaa.

Suomen Kuorma-autoliiton jäsenyrietyksistä 18,6 % on sellaisia, joissa on 2 autoa, 15,9 % sellaisia, joissa on 3–5 autoa, 4,2 % sellaisia, joissa on 6–10 autoa ja 0,9 % sellaisia, joissa on 11–20 autoa. Vain 0,4 % yrietyksistä omistaa tai hallinnoi yli 20 autoa!

Merkittävä osa pienten kuljetusyrietysten autoista saa ajotehtävänsä KTK-organisaation (= Kuorma-autojen tilauskeskus) kautta. Nämä keskuksat ovat kuljetusyrietyksien omistamia osakeyhtiöitä tai osuuskuntia, joita kuljetusyrietyksien omistajat ovat perustaneet välittämään asiakkaiden tilaamia kuljetuksia osakkaille ja markkinoimaan osakasyrietyksien palveluita yhteiskunnan eri tahoille. Monet KTK-yrietyksat harjoittavat lisäksi maa-aines- ja polttoainekauppaa sekä tarjoavat osakkaalleen tilitoimisto- ja kirjanpitoapalveluja.

Kappaletavaran kaukoliikenne hoidetaan maassamme suurelta osin tavara-asemaketjujen kautta. Nämä tunnetaan julkisuudessa markkinointinimistään, joita ovat mm. Kiitolinja, Kaukokiito, Rekkaterminaali ja Transpoint. Jokainen ketju työllistää sopimussuhteisesti lukuisia kuljetusyrietyksiä, mutta joillakin ketjuilla on myös omaa ajoneuvokalustoa luvanvaraisessa liikenteessä. Maamme suurimmat kuljetusyrietyksat toimivat pääsääntöisesti juuri näiden tavara-asemaketjujen alaisuudessa, joko omistus- tai sopimussuhteessa.

Öljy- ja kemikaalituotteiden sekä muiden vaarallisten aineiden kuljetukset tapahtuvat erityisesti tätä tarkoitusta varten varustellulla kalustolla. Kuljetussopimukset solmitaan lähes poikkeuksetta suoraan kuljetusyrietyksen ja toimeksiantajien välillä. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa on niin ajoneuvon tekniikaltaan kuin kuljettajan ammattitaidoltaan täytettävä tiukat kansainväliset ADR-määräykset. Lyhenne tulee ranskan kielen ilmaisusta ”Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route” (= Euroopan laajuinen kansainvälinen sopimus vaarallisten aineiden kuljetuksista teillä). Vuosittain maamme teillä kuljetetaan kuorma-autoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä noin 16 miljoonaa tonnia vaarallisia aineita.

Puutavarakuljetukset muodostavat tonnimäärältään ja kuljetussuoritteeltaan merkittävän sektorin kuljetusalalla. Vaikka raskaita puutavarayhdistelmiä näkeekin Suomen teillä tämän tästä, on näitä ajoneuvoyksiköitä maassamme vain noin 1 500 kappaletta. Raakapuun maantiekuljetukset perustuvat metsäyhtiöiden ja kuljetusyrietyksien välisiin sopimuksiin.

Maanteillä tapahtuva tavarankuljetus työllistää paitsi kuljettajia ja yrittäjiä myös autokaupan ja korjaamoalan ihmisiä, varasto- ja terminaalihenkilökuntaa sekä tietyn määrän toimihenkilöitä alan eri sektoreilla. Kuljetusalalla suoraan työskentelee noin 122 000 henkilöä, autokaupassa ja korjaamotalalla yhteensä noin 47 000 henkilöä. Kaiken kaikkiaan kokons. kuljetuskluusterin arvioidaan työllistävän noin 220 000 henkilöä.

Yhteiskunnallinen vastuu

Järjestäytynyt kuljetusala – millä tässä yhteydessä tarkoitetaan edunvalvonnallisiin etujärjestöihin jäseneksi kirjautuneita kuljetusyrietyksiä ja -yrietyksiä – tunnustaa ja kantaa avoimesti yhteiskunnallisen vastuunsa pyrkiä kaikin tavoin toimimaan vallitsevassa lainsäädännössä asetettujen määräysten ja ohjeiden mukaisesti.

Säilyttämällä ammattimainen kuljetustoiminta jatkossakin luvanvaraisena torjutaan tehokkaasti jo entisestäänkin laajojen harmaiden markkinoiden leviämistä. Myös Euroopan unionin selkeä ja poliittisesti vahvistettu linja on, ettei liikennealasta luovuta. Luvilla ei suoranaisesti haluta rajoittaa alalle tulemistä, niillä vain varmistutaan siitä, että alalle aikova täyttää kaikki laissa ja asetuksessa määrättyt vaatimukset ammattitaidosta, soveltuvuudesta ja vakavaraisuudesta.

Maanteitse tapahtuvaan tavaroiden kuljettamiseen liittyy tätä nykyä niin valtava määrä erilaisia määräyksiä ja säädöksiä – ei vain kotimaassa, vaan myös kansainvälisellä tasolla – ettei yrittäjäksi tai kuljettajaksi ryhtyminen enää onnistu ”suoraan pystymetsästä”. Liikennealalla saamisen ehtona olevan ammattitaidon ja soveltuvuuden alalla toimimiseen edellyttääkin asianmukaista koulutusta ja hyväksytysti suoritettua päästötökoetta.

Myös kuljettajan ammatti on tätä nykyä niin vaativa, että valtaosa kuljettajaksi aikovista koulutuu tulevaan ammattiinsa erilaisissa perus- ja jatkokoulutusta tarjoavissa oppilaitoksissa. EU:n julkistaman direktiiviehdotuksen mukaan kuljettajakoulutuksen odotetaan entisestään tiukentuvan, samoin ammatillisen osaamisen säännöllinen päivittäminen vuosittain tulee pakolliseksi kuluvan vuosikymmenen loppupuolella.

Tavoitteet ja toimenpideohjelma 2004 +

Infrastruktuurin ja toimintamallien kehittäminen suuria haasteita kuljetusalalle

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittinen tavoite- ja toimenpideohjelma 2004 + sisältää yleisten tavoitteiden lisäksi kuusi päätavoiteaihepiiriä ja yhteensä 30 täsmennettyä toimenpide-ehdotusta tavoitteiden toteuttamiseksi.

Ohjelman toteutumista koordinoi ja seuraa yhdistyksemme hallitus, joka asettaa asioiden ja toimenpiteiden valmistelua ja toteuttamista varten tarpeelliseksi katsomansa työryhmät ja vastuuhenkilöt. Elinkeinopoliittista tavoite- ja toimenpideohjelmaa päivitetään tarpeen mukaan.

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n elinkeinopoliittisen tavoite- ja toimenpideohjelman tarkoituksena ja yleisinä tavoitteina on:

- Parantaa jäsenyritysten toiminnan kannattavuutta.
- Kuljetus- ja logistiikka-alan yhteiskunnallisen merkityksen esilletuominen.
- Tukea toimialan ja jäsenyritysten pitkän aikavälin kehittämistä.
- Korostaa eri kuljetusmuotojen välisen yhteistyön tärkeyttä ja tarpeellisuutta sekä asiakkaiden oikeutta valita kuhunkin kuljetustehtävään parhaimmin soveltuva, asianmukaisin ja joustavin kuljetusvaihtoehto.
- Asiakkaiden, viranomaisten, poliittisten päättäjien, yhteiskunnallisten vaikuttajien ja kuljetusalan välisen vuorovaikutuksen edistäminen.
- Yhdistyksen toiminta-alueella kuorma- ja pakettiautolla luvanvaraista tavaraliikennettä harjoittavien yrittäjien ja yritysten yleisten ja alueellisten toimintaedellytysten turvaaminen.
- Edistää Kanta- ja Päijät-Hämeen sekä Pirkanmaan muun elinkeinotoiminnan kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia tuottamalla nykyaikaisen yhteiskunnan edellyttämiä tehokkaita ja laadukkaita logistisia palveluja.

Aihekohtaiset tavoitteet ja toimenpiteet

I. Toiminta-alueemme tieverkon kehittämishankkeiden ja liikennöitävyyden edistäminen

Tarkoitukseensa soveltuva ja turvallinen tieverkko on yhteiskunnallisten toimintojen ja kaiken logistisen toiminnan kannalta ehdoton välttämättömyys. Kiistan totuus on, että maanteitse hoidettavat kuljetukset ovat maamme tavaraliikenteen perusedellytys.

Se, että tienpitoon ja uusien teiden rakentamiseen myönnetty määräraha 1990-luvun alkuvuosilta lähtien vuosittain ovat jatkuvasti pudonneet, ei korreloi sen väistämättömän toiseikan kanssa, että tieliikenne yhteiskunnan kehittämisen

myötä edelleen kasvaa. EU:n Valkoisessa kirjassa esitettyjen arvioiden mukaan maanteiden tavarakuljetukset lisääntyvät vuoden 1998 tasosta noin 50 % vuoteen 2010 mennessä. Tätä ei voi eikä saa ohittaa valtakunnallisia liikenne- ja tiesuunnitelmia laadittaessa.

Muut kuljetusmuodot lähinnä täydentävät kuorma- ja pakettiautokuljetuksia. SSKY:n kanta onkin, että tieinfrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitämiseen vuosittain myönnetty varat ovat aivan liian vähäiset - myös maakunnallisesti ja yhdistyksemme toiminta-alueen kannalta tarkasteltuna. Niinpä nämä resurssit tulee kohdistaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja yhteiskunnan toimintoja parhaalla mahdollisella tavalla tukevalla tavalla.

Näin menetellen voidaan varmistaa jo olemassa olevan yritystoiminnan pysyminen alueella ja uuden yritystoiminnan sijoittuminen Kanta- ja Päijät-Hämeeseen sekä Pirkanmaalle. Vain tätä kautta on mahdollista taata näiden maakuntien elinkeinoelämän jatkuva kehittyminen.

- Myötävaikutetaan toiminta-alueen kautta kulkevien valta-, kanta- ja yhdysteiden kehittämiseen ja parantamiseen kasvavien liikennemäärien edellyttämälle tasolle esimerkiksi ajoratoja ja pientareita levittämällä, ohituskaistoja lisäämällä, risteysten näkemäalueita kasvattamalla ja rakentamalla kevyen liikenteen väyliä taajamien kohdalle.
- Vaikutetaan toiminta-alueen rajat ylittävällä järjestöllisellä yhteistyöllä ja julkisella toiminnalla siihen, ettei teiden uudisrakentamisen ja parannustoimenpiteiden seurauksena pääse syntymään liikenteellisiä tulpia maakuntien rajoille.
- Kiirehditään Tampereen läntisen ohikulkutien rakentamista kerralla valmiiksi; projektin 2. vaiheen (Lakalaiva-Pirkkala - Kalkku-Ylöjärvi) lykkääminen tarkemmin määrittelmättömään tulevaisuuteen vesittäisi suurelta osin hankkeen koko merkityksen.
- Kiinnitetään poliittisten päättäjien huomio VT 4:n liikenteellisesti heikkoon välityskykyyn ja huomattavaan vaarallisuuteen (kapeus, mäkisyys, mutkaisuus) osuudella Lusia pohjoiseen.
- Tuodaan julki VT 12:n monet liikenteellisesti pulmalliset kohteet. Tie on äärimmäisen tärkeä maamme eteläisen osan poikittaissuuntaiselle tavaraliikenteelle yhdistämällä mm. Lahden ja Tampereen laajat talousalueet lähikuntiin toisiinsa.
- Painotetaan alemman tieverkon merkitystä ja tärkeyttä alkutuotannon kuljetuksille; huono hoito lisää yleistä liikenneturvattomuutta, rasittaa kuljetusalan ja elinkeinoelämän taloutta sekä kasvattaa tämän myötä myös yhteiskunnallisia kustannuksia.
- Ylläpidetään keskustelua liikenteellisten ja eri liikenne- ja solmukohtien toimivuudesta ja turvallisuudesta sekä liikenteen jatkuvuudesta yhteiskunnallisten tarpeiden mukaisena.

- Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry jäsenyhdistyksineen osallistuu eri menettelytapoja hyödyntäen aktiivisesti toiminta-alueensa ja sille sijoittuvien maakuntien liikennepoliittiseen keskusteluun korostaen edustamansa toimialan kansantaloudellista ja yhteiskunnallista merkitystä.
- Tutkitaan mahdollisuuksia perustaa Hämeen tiepiirin ja Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n välinen yhteistyöelin, joka säännöllisesti kokoontuisi kartoittamaan ja koordinoimaan alueen tiestöön liittyviä kysymyksiä ja tekemään tienhoitoon ja -pitoon liittyviä aloitteita.

2. Kuljetusyrittäjien ja -yritysten verkottumisen edistäminen

Erilaisissa verkostoissa toimivien kuljetusyrittäjien vahvuuksia ovat tulevaisuudessakin hyvä paikallistuntemus, joustavuus ja vahva yrittäjävoima. Asiakaslähtöistä palvelua voidaan entisestään vahvistaa ja tehostaa paneutumalla yhdessä muiden verkostossa toimivien yrittäjien kanssa aiempaa perusteellisemmin asiakkaan toimintaan. Kumppanuus muiden yrittäjien kanssa luo synergiaetuja, joiden seurauksena asiakkaille voidaan tarjota entistä kattavampia palvelukokonaisuuksia ja uusia toimintakonsepteja. Verkottumalla kuljetusyrittäjät ja -yritykset voivat hyödyntää pienyrittäjyyttä ja sille ominaisia vahvuuksia aivan uudella tavalla.

- Ohjataan ja opastetaan yhdistyksen jäsenyrittäjiä ja -yrityksiä verkottumismallin valinnassa verkoston ja tulevan toiminnan lähtökohdat sekä asiakkaiden tarpeet huomioon.
- Tarjotaan yrittäjille ja yrityksille tukea, opastusta ja erilaisia uusia palveluja uuden toimintamallin käyttöönoton yhteydessä ja myös sen jälkeen.
- Rohkaistaan ja kannustetaan jäsenyrittäjiä ja -yrityksiä luomaan ja toteuttamaan uusia ratkaisu- ja toimintamalleja sekä tuodaan esille verkottumisen myötä syntyviä toiminnallisia ja taloudellisia etuja.
- Tuetaan yhdistyksen käytettävissä olevin ja muun SKAL-organisaation avulla hankittavin voimavaroin erilaisten verkostojen kehittämistä.
- SSKY tuottaa ja analysoi tietoa toiminta-alueensa kuljetusmarkkinoista tarkoituksena hyödyntää tätä aineistoa verkottumisjärjestelmää kehitettäessä.

3. Toimialan arvostuksen kohottaminen

Alan sisäinen ja yleinen arvostus ovat monella tavalla merkittäviä tekijöitä ja rakentuvat lukemattomista eri asioista ja yksityiskohdista. Arvostus voidaan jakaa pääsääntöisesti kahteen osaan; miten ala arvostaa itseään ja miten muut arvostavat alaa. Selvää on, että tällä sektorilla riittää tehtävää pitkäksi aikaa.

Osaamisen ja ammattitaidon merkitystä yritystoiminnan kaikilla osa-alueilla ei voi vähätellä tässä yhteydessä. Yrittäminen tukeutuukin tulevaisuudessa entistä tiiviimmin elinikäisen oppimisen periaatteeseen ja sitä kautta osaamisen jatkuvaan lisääntymiseen ja monipuolistumiseen.

- Nostetaan alan sisäistä arvostusta tukemalla kaikkia yrittäjävalmiuksien parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä kuten koulutusta, neuvontaa, opastusta, yhteistyön kehittämistä ja muuta vastaavaa toimintaa.
- Vaikutetaan ajo- ja liikennekäyttäjyymiseen soveltaen apuna erilaisia liikenneturvallisuuden parantamiseen, taloudellisen ajotavan omaksumiseen ja ympäristövaikutusten pienentämiseen kehitettyjä teoreettisia ja käytännön ohjelmia.
- Pyritään vaikuttamaan siihen, että erilaiset mediat saavat käyttöönsä todellispohjasta faktatietoa alasta voidakseen hyödyntää sitä toimialasta ja sen toiminnasta uutisoidessaan.
- Tuotetaan yhteistyössä muun SKAL-organisaation kanssa riittävän kattavaa materiaalia tarpeen niin vaatiessa julkiselle sanalle, lehdistölle ja sähköisille viestimille jaettavaksi.
- Autetaan jäsenyrittäjiä ja -yrityksiä ideoimaan ja kehittämään ennakkoluulottomia ratkaisuja asiakkaiden tarpeisiin ottamalla huomioon tulevat muutokset näiden ja muun yhteiskunnan kehityksessä.

4. Ympäristöhaittojen pienentäminen, liikenne- ja kuljetusturvallisuuden parantaminen

Elinympäristömme muuttuu jatkuvasti. Globaali tavoite on, että muutos voisi tapahtua parempaan suuntaan. Muutos koskettaa meitä kaikkia, olipa sen suunta sitten mikä tahansa. Erityisesti ympäristötietoisuus lisääntyy yhteiskunnan eri tasoilla koko ajan; sen myötä ihmisten asenteet ovat muuttumassa. Mikä tähän saakka on ollut itsestään selvää ja luonnollista, voikin jo huomenna olla toisin ja jopa täysin tuomittavaa.

On siis enemmän kuin perusteltua, että kestävän kehityksen huomioonottaminen tulee nykyaikana olla jokaiselle kuljetusyrittäjälle ja -yritykselle osa arkipäiväistä rutiinia.

Myös turvallisuusasiat - niin liikenteeseen, omaan ja palkatun henkilökunnan työhön ja asiakkaisiin kuin kuljetettavaan kuormaan liittyvät - ovat olennainen osa kuljetusyrittämistä. Tätä seikkaa sekä oman yhdistyksemme että koko SKAL-organisaatio omilla vuositeemoillaan ja muulla toiminnallaan haluavat avoimesti korostaa.

- Jatketaan yrityskohtaisten laatu- ja ympäristöhallintaohjelmien laadintaan liittyvän koulutuksen tarjontaa jäsenyrittäjille ja -yrityksille.
- Tuetaan Suomen Kuorma-autoliitto ry:n liikenneturvallisuusohjelman tavoitteiden saavuttamista yhdistyksemme toiminta-alueella ja myös sen ulkopuolella.
- Jatketaan ja myös lisätään käytännön yhteistyötä eri kohde- ja sidosryhmien kanssa kaiken kuljetusturvallisuuden parantamiseksi.
- Pyritään kartoittamaan ja minimoimaan niin olemassa olevat kuin tulevat riskitekijät.
- Ylläpidetään julkista ja asiakaskohdistettua keskustelua vastuu- ja turvallisuuskysymyksistä sekä edistetään vastuun laajentamista koko kuljetusketjun kattavaksi.

5. Uusien, tuottavuutta parantavien tekniikoiden käyttöönoton edistäminen

Niin kansallinen kuin koko EU:n kattava, alati kiristyvä ras- kaan ajoneuvoliikenteen valvonta, erityisesti ajo-, lepo- ja työ- aikoihin ja ajokorttimääräyksiin esitetyt muutokset sekä eri- laisten maksujen ja verojen perintä tieverkon käytöstä ovat osaltaan vähentämässä maantiekuljetusten joustavuutta. Uusien määräysten aikaisempaa laajempi soveltamisala tulee ilman muuta lisäämään kuljetusyrittäjien ja -yritysten vastuu- ta eri tilanteissa, myös kustannusmielessä.

Samaan aikaan toimeksiantajat ovat yhä lisääntyvissä mää- rin siirtämässä aikaisemmin itse hoitamiaan tehtäviä kulje- tusyrityksille. Niin nämä uudet tehtävät kuin muuttuvat val- vontakäytännöt edellyttävät usein kokonaan uudenlaisten tekniikoiden käyttöönottoa. Digitaaliset ajovalvontalaitteet, langattomiin datayhteyksiin perustuvat ajo-ohjeistus- ja suunnistuslaitteet, tiemaksujen ja -verojen perintälaitteet sekä reaaliaikaisesti toimivat kuorman- ja kulunvalvontalaitteet ajoneuvoissa, varastoissa ja terminaaleissa lisäävät kuljetus- yrittäjien ja kuljettajien osaamisvaatimuksia.

Mutta uusi tekniikka suo myös mahdollisuuksia toimin- nan tehostamiseen; hukka-ajo vähenee ja perinteinen ”pape- risota” korvautuu asteittain reaaliaikaisella datasiirrolla lähet- täjän, kuljetusvälineen ja vastaanottajan välillä. Vähentyneet hukka-ajot heijastuvat polttoaineenkulutukseen ja lisäävät mahdollisuuksia työtuntien optimoimiseen; oikein toimien säästöä on mahdollista saavuttaa useiden eri tekijöiden osalta. Telematiikka eli reaaliaikainen langaton tiedonsiirto onkin osassa kuljetuksia jo arkipäivää.

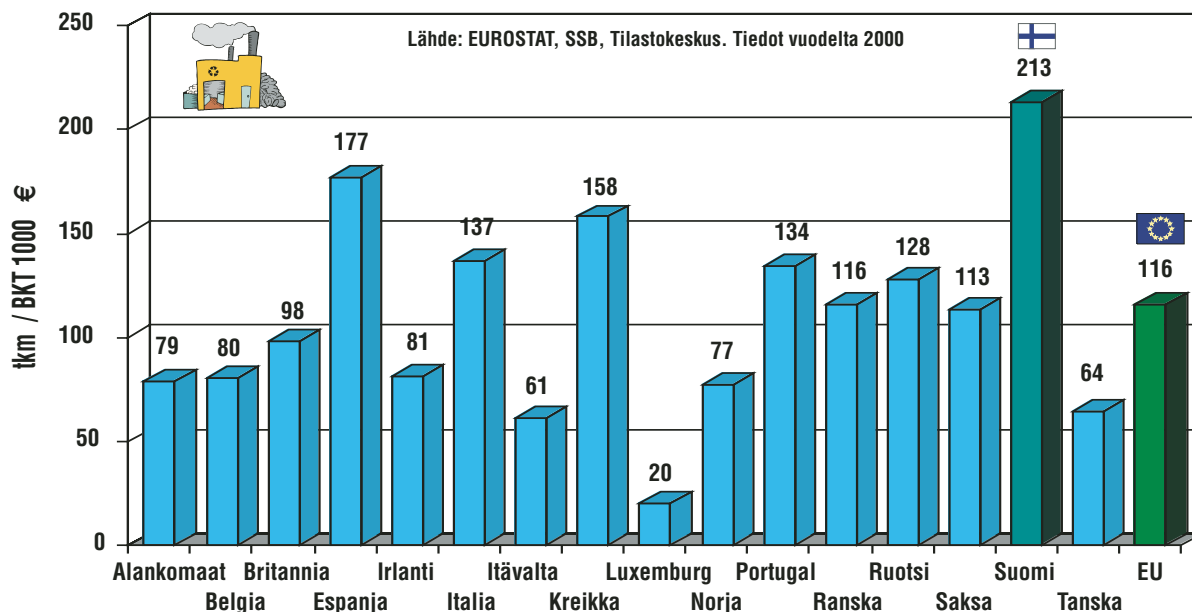
- Madalletaan entisestään kynnystä uusien menettelytapo- jen käyttöönotolle tiedottamalla yhteistyössä eri tahojen kanssa uusien tekniikoiden mukanaan tuomista mahdolli- suuksista esimerkiksi työajan säästämiseksi, turvallisuuden lisäämisessä, ympäristön huomioimisessa ja muussa toi- minnan tehostamisessa.
- Järjestetään jäsenyrittäjille ja -yrityksille sekä valituille kohderyhmille - joko yhdessä tai erikseen - koulutus- ja/tai esittelytilaisuuksia mm. SKALnet-palvelun ja sen sisältä- mien oheistoimintojen tarjoamista mahdollisuuksista.
- Tehostetaan jäsenistölle ja julkisuudelle suunnattua tiedot- tamista koskien ajoneuvojen, kuljettajien ja liikenteen val- vontaan tarkoitettujen uusien välineiden ja menettelytapo- jen kehittymistä ja käyttöönottoa - unohtamatta näiden seikkojen eri osapuolille aiheuttamia kustannuksia.
- SSKY tehostaa SKAL Instituutin tarjoamien koulutuspal- velujen markkinointia ja koulutustilaisuuksien tarjontaa jäsenistölleen.

6. Asiakasyhteistyön edistäminen

Kuljetusalan tai siihen liittyvien palvelujen ostajien eli toi- meksiantajien ja myyjien eli kuljetusyrittäjien ja -yritysten vä- lisen avoin ja rakentava vuoropuhelu on avainasemassa kes- kusteltaessa toiminnan kehittämistä, yhteistyöstä ja kump- panuudesta. Jotta tällainen vuoropuhelu voitaisiin käynnistää on jommankumman tahon tehtävä riittävän perusteltu aloite. Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry voisi toimia jäsenistönsä puolesta tällaisen vuoropuhelun käynnistäjänä ja säännöllii- syyden ylläpitäjänä.

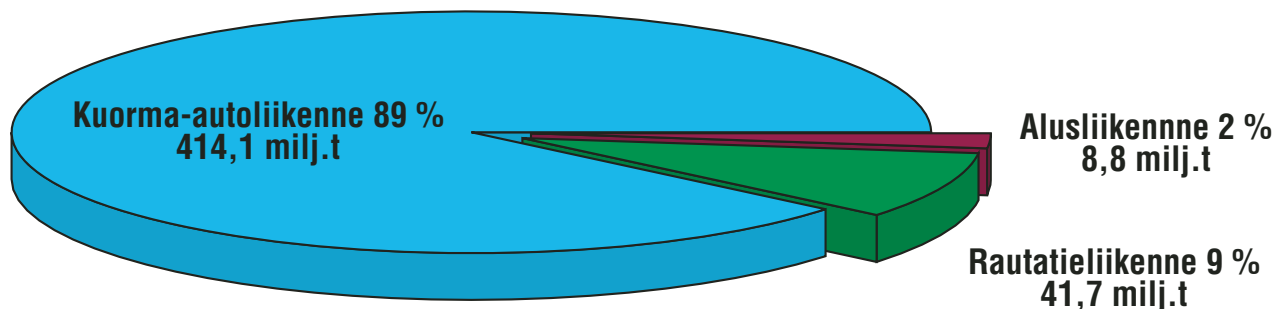
- Kartoitetaan SSKY:n toiminta-alueella kuljetustoimintaa harjoittavien jäsenyrittäjien/-yritysten asiakasryhmät ja kootaan niiden ympärille yhteistyöfoorumeita. Pyritään niiden avulla lisäämään vuorovaikutusta kuljetusyrittä- jien/-yritysten ja asiakkaiden välillä sekä löytämään uusia yhteistyömahdollisuuksia.
- Ollaan tukena tai aloitteentekijänä mukana käynnistämäs- sä kehityshankkeita asiakkaiden, viranomaisten, kuntien ym. tahojen kanssa.
- Järjestetään sopivina ajankohtina maakunnallisia tai yhdis- tyksen toiminta-alueen kattavia kuljetusseminaareja, joi- hin seminaari aiheesta riippuen yhdistyksen jäsenten lisäk- si yhdessä tai erikseen kutsutaan edustajia eri sidos-, koh- de- ja asiakasryhmistä.

Tieliikenteen kuljetussuorite bruttokansantuotteeseen verrattuna



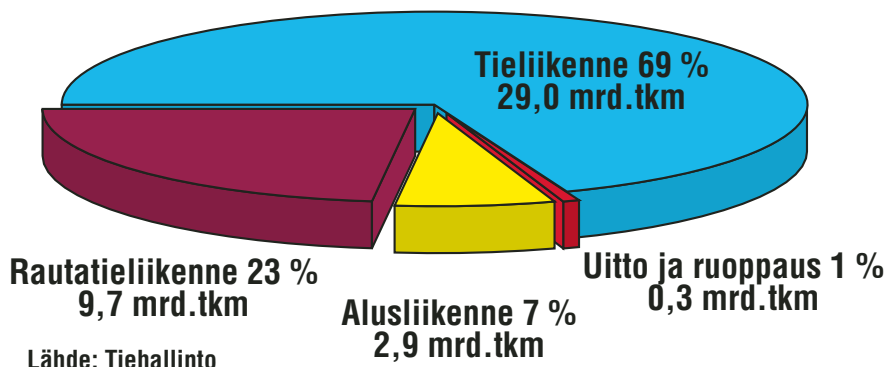
Kotimaan tavaraliikenne

v. 2002 yhteensä 464,5 milj.tonnia



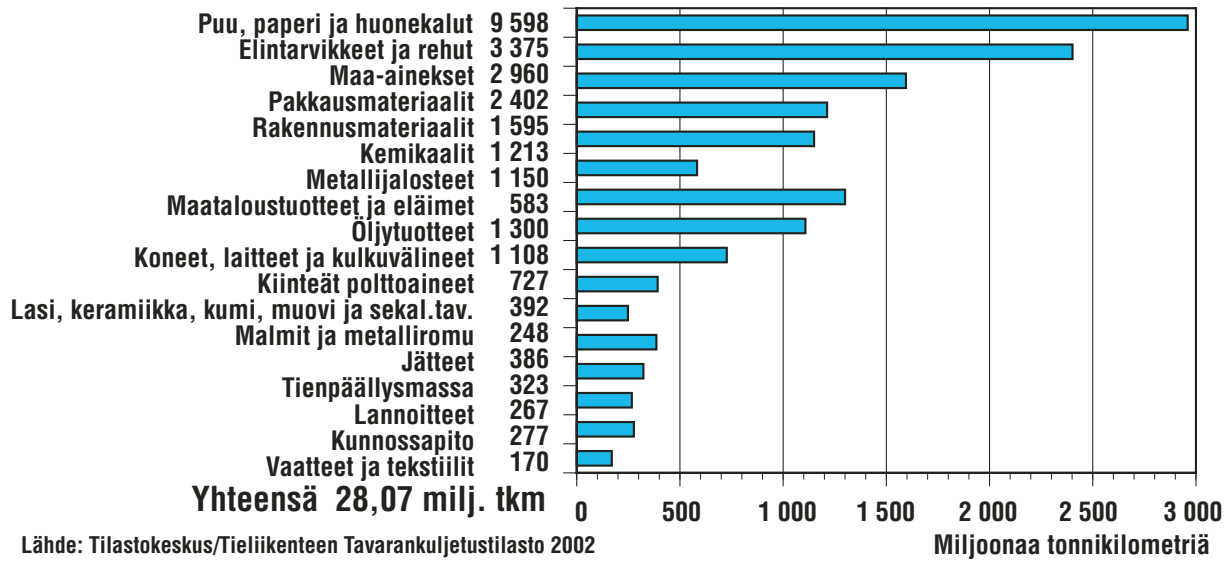
Lähde: TK, MKL, TH ja VR

V. 2002 yhteensä 41,9 mrd.tkm

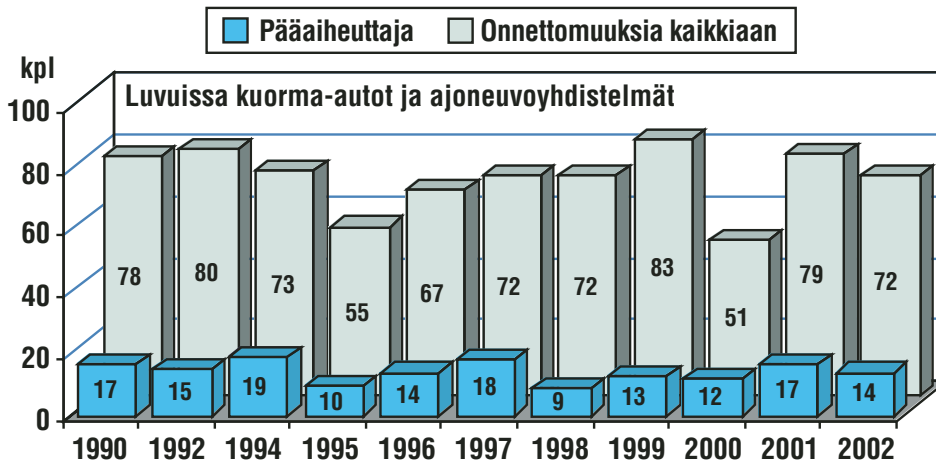


Lähde: Tiehallinto

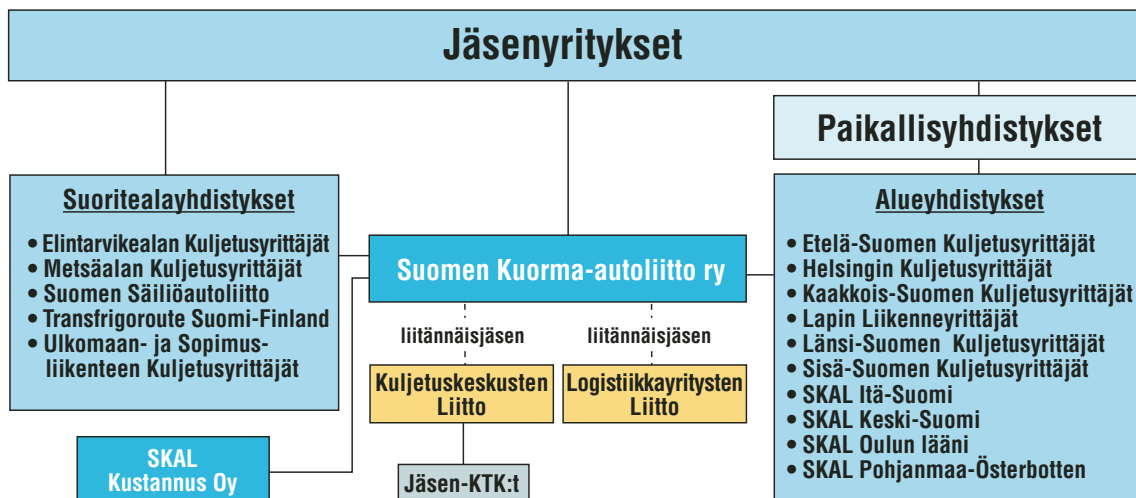
Kuorma-autokuljetukset tavaralajeittain v. 2002



Kuorma-autojen kuolemaan johtaneet ajoneuvo-onnettomuudet 1990-2002

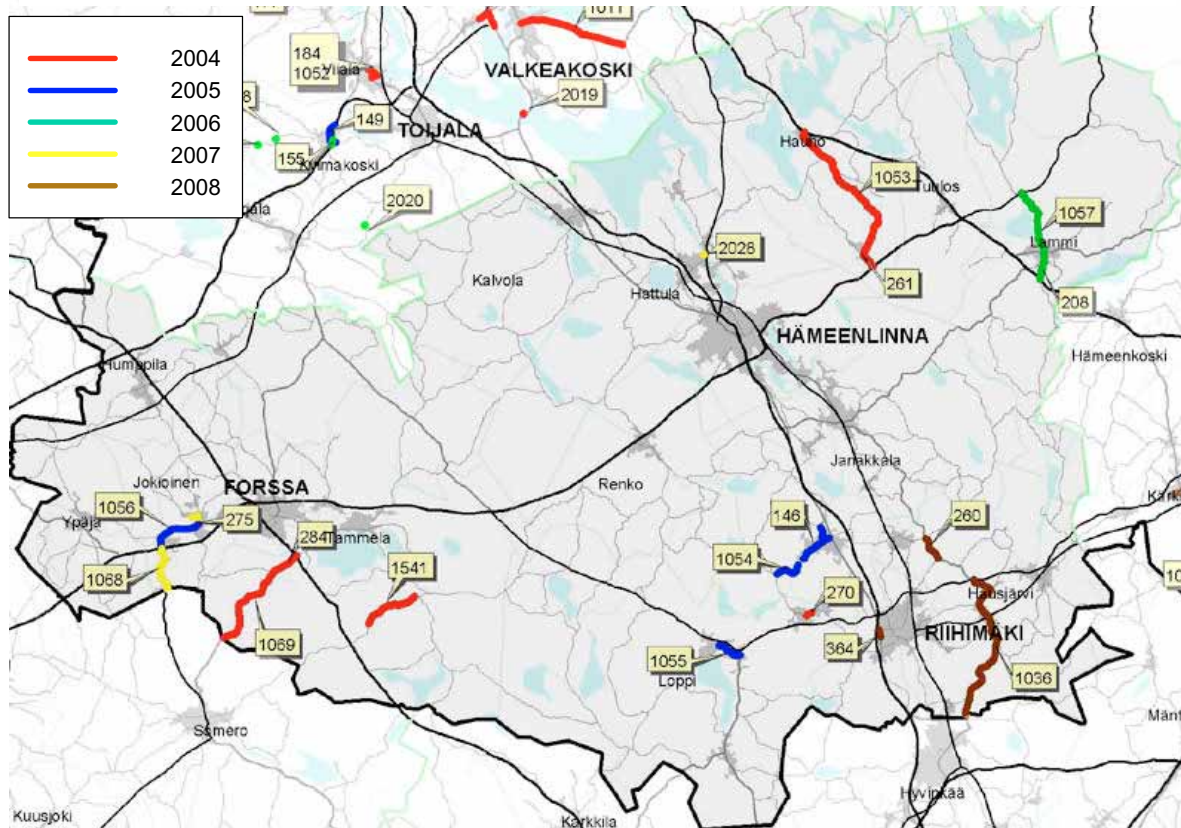


SKAL-organisaatio





Perustienpidon toimenpiteet, Kanta-Häme



Hämeen tiepiiri/RM

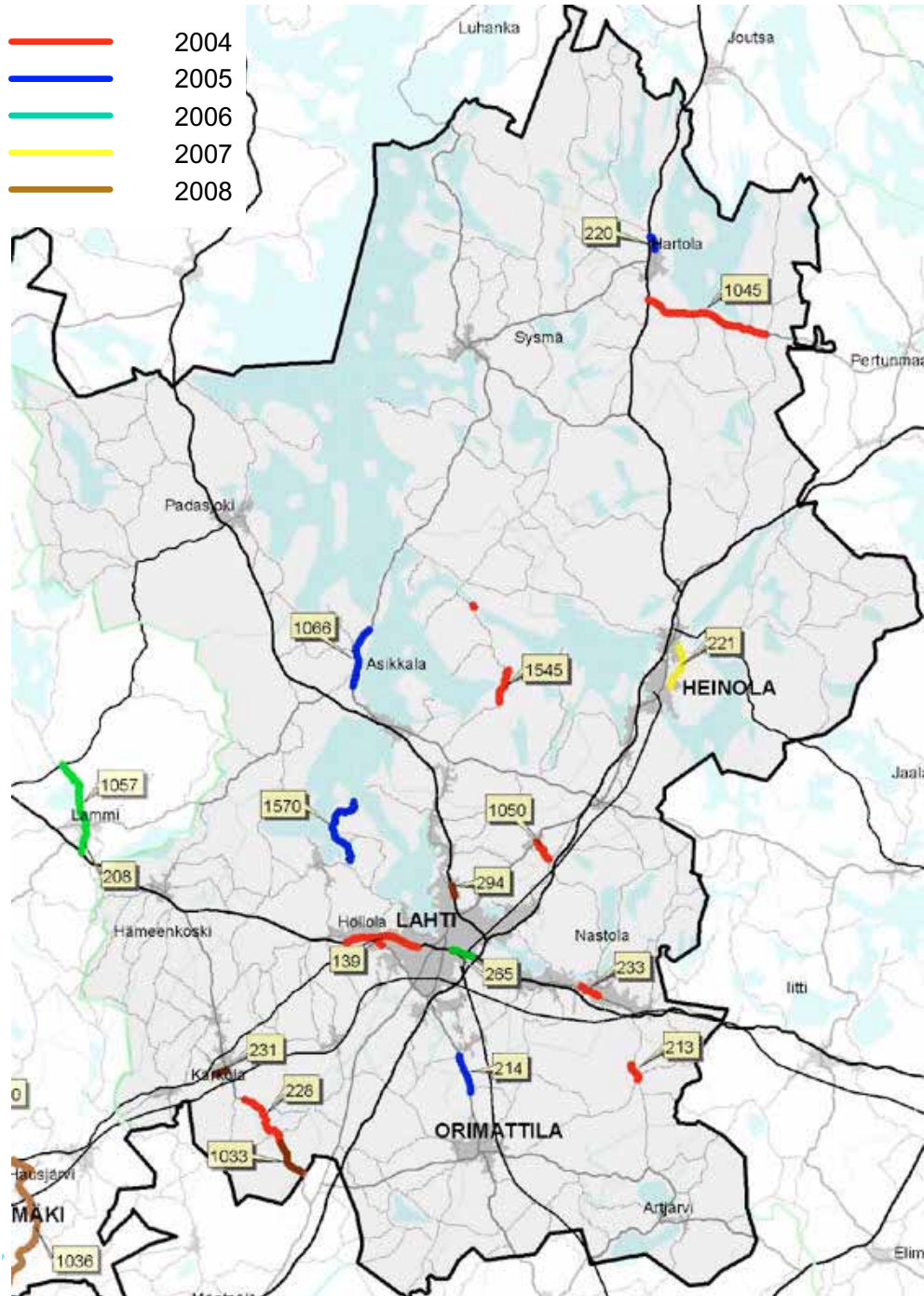
17.3.2004



TIEHALLINTO

Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2004-2008

Perustienpidon toimenpiteet, Päijät-Häme



Hämeen tiepiiri/RM

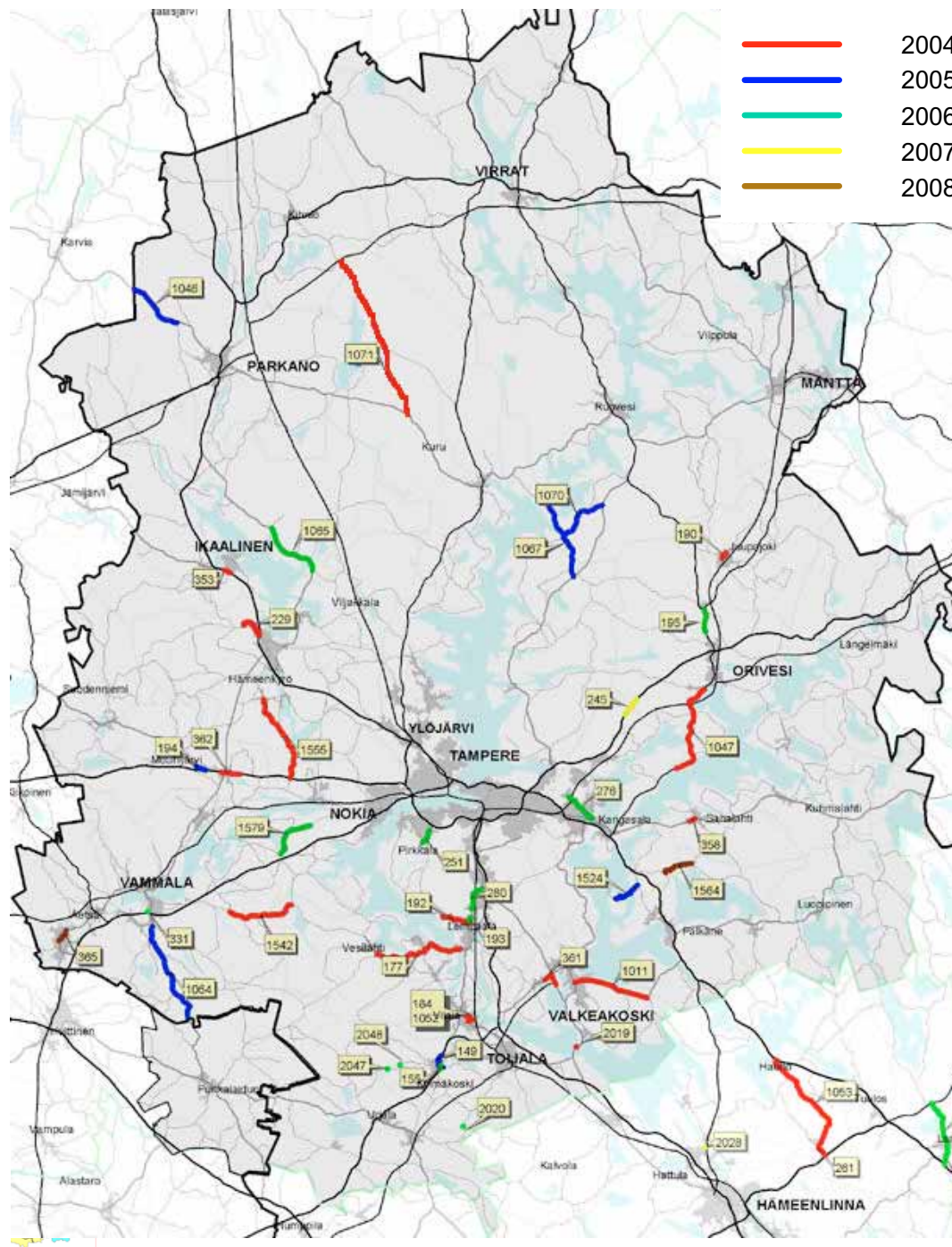
17.3.2004



TIEHALLINTO

Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2004-2008

Perustienpidon toimenpiteet, Pirkanmaa



Hämeen tiepiiri/RM

17.3.2004

Tilastokeskuksen noudattama tavaralajiluokitus 2002

Maataloustuotteet, elävät eläimet

1. Viljat
2. Sokerijuurikas
3. Perunat, juurekset, vihannekset ja hedelmät (tuoreet ja pakastetut)
4. Elävät eläimet
5. Tekstiilikuidut, villa, nahat, turkikset

Puu, paperi ja huonekalut

6. Puuraaka-aine, tukki- ja kuitupuu
7. Puru, hake, jätetäpuu, polttopuu
8. Mekaaniset metsäteollisuuden tuotteet, sahattu puutavara, paneelit, levytuotteet, taloelementit puusta ym.
9. Paperimassa, selluloosa, jätetäpaperi
10. Paperi, kartonki, painotuotteet, muut tuotteet paperista ja kartongista
11. Huonekalut, myymäläkalusteet yms.

Elintarvikkeet ja rehut

12. Juomat, virvoitusjuomat, oluet, viinit, alkoholit
13. Liha, kala (myös pakastettu), maito, voi yms. helposti pilaantuvat ruokatavarat
14. Jauhot, sokeri, kahvi ja muut ei helposti pilaantuvat elintarviketeollisuuden tuotteet
15. Öljykasvien siemenet, kasvirasvat, kasviöljyt, rypsi, rapsi
16. Eläinten ruoat ja rehut

Kiinteät polttoaineet

17. Kivihiili, koksi, turve

Öllytuotteet

18. Nestemäiset polttoaineet ja voiteluaineet

Öljypohjaiset tienpäällystemassat

19. Asfaltti, öljysora, bitumi

Malmi ja metalliromu

20. Rautamalmi ja sen rikasteet, rauta- ja teräsromu
21. Kupari ja rikasteet, muu rautaa sisältämätön malmi ja romu

Metallijalosteet

22. Raakateräs, rautaharkot, levyt, tangot, metallilangat yms. puolivalmisteet

Maa-ainekset

23. Sora, hiekka, kivet ja muut maa-ainekset, kuona, tuhka

Rakennusmateriaalit

24. Sementti, kalkki
25. Betoni, tiilet, elementit yms. rakennusmateriaalit

Lannoitteet

26. Kaikki lannoitteet, myös raaka fosfaatti, kalium jne.

Kemikaalit

27. Hiilikemikaalit, piki yms.
28. Hapot, lipeä, oksidit, peroksidit, hydroksidit ja muut peruskemikaalit
29. Lääkkeet, puhdistusaineet, maalit, räjähteet ja muut kemianteollisuuden tuotteet

Koneet, laitteet, kulkuvälineet

30. Kulkuvälineet, maatalouskoneet, muut koneet, elektroniikka, moottorit ja laitteet sekä niiden osat
31. Muut metallituotteet ja niiden osat

Tekstiili- ja vaatetusteollisuustuotteet

32. Vaatteet, tekstiilit, jalkineet

Lasi, keramiikka, kumi, muovi

33. Lasi, lasivalmisteet ja keramiikka
34. Muovi- ja kumiteollisuustuotteet ja -jäte

Jätteet

35. Ongelmajätteet
36. Talousjätteet
37. Rakennus- ja muut jätteet

Kontit, pakkausmateriaalit, muut tavarat

38. Kontit, joiden sisältö ei ole tiedossa
39. Tyhjät kontit, kuormalavat, rullakot, palautuspullot, yms. pakkausmateriaalit
40. Muut tavarat (kirjoittakaa lomakkeeseen tavaralaji)

Tyhjä

41. Tyhjä (Huom! Tyhjät kontit kuuluvat ryhmään 39)

Kunnossapito

42. Kunnossapito, huoltoajo yms. toiminnot

Tehoa yrittämiseen!

Suomen Kuorma-autoliitto on lähes seitsemän vuosikymmentä sitten perustettu luvanvaraisen kuorma- ja pakettiautoliikenteen yrittäjäjärjestö. Liitto on vahva vaikuttaja kuljetusyrittäjien edunvalvonnassa.

SKAL-organisaatio hoitaa 8 000:n kuljetusyrittäjän edunvalvontaa, koulutusta ja jäsenpalveluja sekä välittää ja jakaa tietoa. Kuorma-autoliittoon kuuluu kymmenen alueyhdistystä, viisi suoritealayhdistystä ja yli 200 paikallisyhdistystä.

Yhdessä määrätietoisien ja ammattitaitoisten jäsenistön kanssa SKAL on luonut kuorma-autoalalle hyvät toiminta- ja vaikutuskanavat; valtakunnallisesti, alueellisesti ja suoriteala-kohtaisesti. Kuorma-autoliitossa jäsenyrittäjien apuna työskentelevät alan pätevimmat asiantuntijat. Puhumme liitossa kuljetusyrittäjille automiehen kieltä.

SKAL-organisaatio tukee jäsenyrittäjiensä yritystoimintaa antamalla mm. lainsäädäntöön, verotukseen, liikennelupa-

asioihin ja työmarkkinakysymyksiin liittyvää neuvontaa. SKAL-organisaation asiantuntijat auttavat jäseniä pulmatilanteissa puhelimitse ja henkilökohtaisesti eri puolilla maata.

SKAL valvoo kuljetusalan ja jäsentensä etuja kansallisissa ja kansainvälisissä asioissa, työskentelee yhteistyössä poliittisten päättäjien, viranomaisten, järjestöjen ja elinkeinoelämän kanssa mm. ympäristö- ja liikenneturvallisuuskysymyksissä. Liitto vaikuttaa lisäksi lainsäädäntötyöhön sekä kansallisella että EU-tasolla. Kuorma-autoliitto kehittää alan yleistä arvostusta, tekee tutkimuksia, selvityksiä, aloitteita ja antaa lausun-
toja.

Suomen Kuorma-autoliitto ry
Nuijamiestentie 7, 00400 HELSINKI
Puhelin. (09) 478 999, fax (09) 587 8520
Sähköposti: skal@skal.fi
Internet: www.skal.fi



SUOMEN KUORMA-AUTOLIITTO

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Raatihuoneenkatu 2
13100 HÄMEENLINNA
P. (03) 612 5322
F. (03) 656 5422
etunimi.sukunimi@skal.fi
www.skal.fi



SKAL
SISÄ-SUOMI



Tavaraliikenteen kehitysnäkymät Hämeen maakunnissa

Toimivat autokuljetukset yhteiskunnan elinehto

